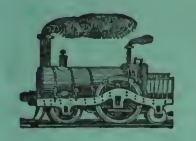
Satzungen

der

Königl. Bayerischen Actien-Gesellschaft

der

Pfälzischen Ludwigsbahn.



Ludwigshafen a. Rh.,
Buchdruckerei von J. Baur.

1869.

Satzungen

der

Königl. Bayerischen Gesellschaft

der

Pfälzischen Ludwigsbahn.

Neueste Auflage.

Ludwigshafen a. Rh.,
Buchdruckerei von J. Baur.

1857.

Beilagen.

Vorbemerkung.

Durch die Bestätigungs-Acte der Pfälzischen Maximiliansbahn vom 3. November 1852 (vergl. Beilage 6) sind die Bedingungen, unter welchen sich diese Gesellschaft zu bilden hatte, und das Verhältniß, in welches sie zu der Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn treten sollte, festgestellt worden.

Diese Concessionsbedingungen wurden, in soweit sie die Pfälzische Ludwigsbahn berühren, nebst den dadurch veranlaßten Aenderungen der Satzungen der Generalversammlung der Pfälzischen Ludwigsbahn unterm 8. März 1853 mitgetheilt und von dieser genehmigt, wie folgt:

Passus concernens.

„IV. In Betreff der Abänderung der Satzungen stimmt die Versammlung den Anträgen des Verwaltungsrathes bei und genehmigt die Abänderung der Satzungen, wie diese in dem Protokolle der Generalversammlung der Neustadt-Weißenburger Bahn vom 31. Januar 1853, höhere Genehmigung vorbehalten, beschlossen worden ist."

Diese höhere Genehmigung ist der Gesellschaft durch allerhöchstes Rescript des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom 3. Juni 1853 notifizirt worden, und ist somit eine neue Ausgabe der Satzungen der Pfälzischen Ludwigsbahn auf den Grund der erwähnten Aenderungen und mit Berücksichtigung der durch den Bau der Ludwigshafen-Wormser Bahn, des zweiten Geleises und der Homburg-Zweibrücker Bahn veranlaßten Erweiterungen und Zusätze nöthig geworden.

Satzungen.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

Tit. 1. Bildung, Zweck und Dauer der Gesellschaft.

§. 1. In Folge allerhöchster Entschließung Seiner Majestät des Königs von Bayern, vom 21. Dezember 1837, bildet sich, nach Maßgabe der für das Königreich Bayern bestehenden Fundamentalbestimmungen vom 28. September 1836, und des in dem pfälzischen Kreise des Königreiches geltenden Handelsgesetzbuches (Code de Commerce, Buch 1, Abschnitt 1 und 2, Tit. 3), eine anonyme Gesellschaft zur Erbauung und zum Betriebe einer Eisenbahn von Berbach nach der Rheinschanze, welche den Namen

Bayerische Eisenbahngesellschaft der Pfalz

führen wird.

Abändernde Zusätze.

Seine Majestät der König haben zu genehmigen geruht, daß dem bisher unter dem Namen der Rheinschanze bekannten Handels- und Hafenplatze, gegenüber von Mannheim und der sich dort bildenden Gemeinde der Namen „Ludwigshafen" beigelegt werde.
(Verfügung Königl. Regierung der Pfalz vom 2. Mai 1843, Amtsblatt Seite 172.)

Die Bahn führt mit Genehmigung Seiner Majestät des Königs den Namen
„Pfälzische Ludwigsbahn"
(Mittheilung des Königl. Regierungspräsidiums der Pfalz vom 10. Mai 1844.)

Die Generalversammlung vom 19. Juli 1852 hat den Beschluß gefaßt, daß die Gesellschaft den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ludwigshafen bis zur hessischen Grenze bei Worms als eines integrirenden Bestandtheiles der pfälzischen Ludwigsbahn übernehmen und die Concession hiefür nachsuchen wolle. Diese Concession erfolgte auf den

Grund des Gesetzes vom 7. Mai 1852 (Beilage 4), durch allerhöchste Entschließung vom 11. October 1852 (Beilage 5).

In Folge einer weiteren allerhöchsten Entschließung vom 3. November 1852 (Beilage 6) hat sich nach Maßgabe der Fundamentalbestimmungen vom 28. September 1836 und des Handelsgesetzbuches (Code de comm. Buch 1, Abschnitt 1 und 2, Tit. 3) eine anonyme Gesellschaft zur Erbauung und zum Betriebe einer Eisenbahn von Neustadt über Landau bis an die Landesgrenze bei Weißenburg gebildet, welche den Namen

„Pfälzische Maximiliansbahn"

führt und mit der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn in der Art vereinigt ist:

1) daß für beide Gesellschaften — bei getrennter Rechnungsführung für jede der beiden Bahnen, — zur Erzielung einer einheitlichen Administration und Verminderung der Verwaltungs-Ausgaben ein gemeinschaftlicher Verwaltungsrath und eine gemeinschaftliche Direktion bestellt und zu diesem Behufe der Verwaltungsrath der pfälzischen Ludwigsbahn um 6 Mitglieder vermehrt ist, von denen die Actionäre der neuen Gesellschaft drei zu wählen und die übrigen drei von dem Königl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu ernennen sind.

2) daß für beide Gesellschaften die Satzungen der pfälzischen Ludwigsbahn mit den Abänderungen zu gelten haben, welche die Generalversammlung der pfälzischen Maximiliansbahn unterm 31. Januar 1853, die Generalversammlung der pfälzischen Ludwigsbahn unterm 8. März 1853 beschlossen und die Königl. Staats-Regierung durch höchstes Rescript vom 3. Juni 1853 genehmigt hat.

§. 2. Diese Eisenbahn wird von der Rheinschanze an Speyer vorbei über Neustadt und Kaiserslautern gegen Berbach geführt, um sich dort an die preußische Bahn von Berbach nach Saarbrücken anzuschließen. Die Linie der Richtung dieser Eisenbahn wird nach den allgemeinen Interessen sowohl, als nach dem Interesse der Gesellschaft insbesondere, durch dieselbe unter Genehmigung Seiner Majestät des Königs von Bayern näher bestimmt, nachdem die Unterhandlungen wegen des Anschlusses an die preußische Bahn zum Ziele geführt sein werden.

Abändernde Zusätze.

Um die ökonomischen Interessen der Gesellschaft bei dem Bahnbau und dem Bahnbetriebe mit den Rücksichten für den innern Verkehr der Pfalz und für die Verhältnisse der Kreishauptstadt möglichst zu vereinbaren, soll die Bahn nach dem eventuellen Vorschlag des Bahnentwurfes von Neustadt nach Schifferstadt und von da mittelst Zweigbahnen einerseits nach Speyer, anderseits nach Ludwigshafen geführt werden, wobei jedoch auf möglichste Beschränkung des erwachsenden Mehrbedarfs und darauf Bedacht zu nehmen ist, daß sich durch zweckmäßige Einrichtung des Bahnbetriebs, insbesondere auf dem Knotenpunkte und nach den beiden Endpunkten eine diesen Mehrbedarf ausgleichende Rente ergebe.

In Bezug auf die Anstalten, welche zur Verbindung der Steinkohlengruben zu St. Ingbert mit der Ludwigshafen-Berbacher Eisenbahn und zur Beförderung der Kohlenausbeute auf derselben als nothwendig oder zweckmäßig befunden werden dürften, bleiben

die ohnehin dem Concessionsverhältnisse der Gesellschaft fremden, besonderen Anordnungen vorbehalten.

(Eröffnung des Königl. außerordentlichen Commissärs an den Verwaltungsrath vom 24. April 1844. Beitretende Erklärung der Generalversammlung vom 7. August 1844.)

Die pfälzische Maximiliansbahn schließt sich einerseits im Bahnhofe Neustadt an die pfälzische Ludwigsbahn, anderseits auf der bayerisch-französischen Grenze an die Eisenbahn von Weißenburg nach Straßburg an.

Die Ludwigshafen-Wormser Bahn schließt sich an der hessisch-bayerischen Landesgrenze an die hessische Ludwigsbahn an.

§. 3. Unter gleichmäßiger Genehmigung Seiner Königlichen Majestät bleibt der Gesellschaft auch die Errichtung von Zweigbahnen vorbehalten, wo und wie dieselben dem Zwecke des allgemeinen Verkehrs und der Belebung der Hauptbahn angemessen erscheinen.

Zusatz.

Die Generalversammlung der pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft vom 17. October 1855, hat unter Vorbehalt der Genehmigung der Königl. Staats-Regierung und des Zustandekommens eines Gesetzes wegen Uebernahme einer Zinsengewährschaft von 4 Procent den Beschluß gefaßt:

1) daß von Homburg nach Zweibrucken eine Zweigbahn zu erbauen sei, welche als integrirender Bestandtheil der Hauptbahn gleichzeitig mit dieser von dem Staate eingelöst werden kann und gleichzeitig mit der Hauptbahn in das Eigenthum des Staates übergeht;

2) daß das zur Herstellung dieser Zweigbahn erforderliche Bau-Kapital, veranschlagt zu 700,000 fl., durch Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens zu beschaffen sei.

Dieser Beschluß hat auf den Grund des Gesetzes vom 19. März 1856 (Beilage 8) die Genehmigung der Königl. Staats-Regierung unterm 5. April 1856 (Beilage 9) erhalten.

§. 4. Der Güter- und Personentransport ist Zweck der Errichtung der Eisenbahn.

Die Gesellschaft kann diesen Transport in Selbstbetrieb nehmen oder auch gegen Erlegung eines Bahngeldes an Drittere überlassen, vorbehaltlich der nachfolgenden Bestimmung §. 13.

Unter dieser Bestimmung bleibt es der Gesellschaft überlassen, in der Folge jedes, dem Zwecke entsprechende Förderungsmittel in Anwendung zu bringen, so wie es dem Verkehre zusagt und in den Fortschritten der Zeit liegt.

§. 5. Die Gesellschaft vermittelt sich das nöthige Bau-, Betriebs- und erste Einrichtungskapital durch Actien, unter den im Abschnitt I., Titel 3, vorgeschriebenen Bedingungen.

Vergleiche Ziffer 1. der Concessionsurkunde vom 19. April 1838.

§. 6. Die Dauer der Gesellschaft ist auf eine Betriebs- und Benutzungszeit von neun und neunzig Jahren beschränkt — vom Tage der Vollendung und Eröffnung der Bahnstrecke in ihrer ganzen Ausdehnung gerechnet — nach deren Verlauf die Concession als erloschen anzusehen ist, und die Bahn, sammt ihren Zugehörungen, in das Eigenthum des bayerischen Staates übergeht.

Unter diesen Zugehörungen sind jedoch nicht begriffen: die Locomotive, die Transportwägen, die Gesellschaftsgebäude, sowie das sämmtliche Mobiliarvermögen, selbst dasjenige, welches in Folge des Civilgesetzes als unbeweglich durch seine Bestimmung (immeubles par déstination) betrachtet werden könnte. Jedoch wird dem Staate die Acquisition dieser Gegenstände nach schiedsrichterlicher Abschätzung vorbehalten.

Sämmtliche Bestimmungen dieses Paragraphen sind ihrem ganzen Inhalte nach auch auf Zweigbahnen anwendbar, falls solche von der Gesellschaft gebaut werden sollten.

Abändernder Zusatz.

In Bezug auf den unentgeldlichen Heimfall des Eigenthums der Bahn und ihrer Zubehörungen nach Ablauf von 99 Jahren bewendet es bei der Allerhöchsten Entschließung vom 19. April 1838, Ziffer 2, wonach eine schiedsrichterlich zu ermittelnde Vergütung nur hinsichtlich der das Mobiliar-Vermögen der Gesellschaft bildenden Inventarstucke, nicht aber hinsichtlich der Bahn selbst und der zur Bahn gehorigen Gebäude und sonstigen Immobilien und nur in soweit stattfindet, als die das Mobiliarvermögen der Gesellschaft bildenden, zu dem Bahnbetriebe erforderlichen Inventarstücke, namentlich Locomotive, Transportwägen ꝛc. zu dem bemerkten Zeitpunkte sich in vollig brauchbarem Zustande befinden werden und als die Landesregierung von diesem Rechte Gebrauch machen will. Alle übrigen Zugehörungen ohne Unterschied gehen ohne allen Ersatz als freies Eigenthum an den Staat über.

In Betreff der Zerstörung der Bahn oder ihrer Zubehörungen im Kriege oder als Folge einer militärischen Vorsichtsmaßregel, dann bezüglich der auf gleiche Weise erfolgenden Hemmung oder Schließung der Bahn, verbleibt es bei den Bestimmungen des §. 18 der Satzungen und der Ziffer „fünf" der Allerhöchsten Entschließung vom 19. April 1838 mit dem Beisatze, daß so wie nach Absatz „zwei" des §. 18 die Zeit des durch Kriegs-Ereignisse unterbrochenen Bahnbetriebs bei der Bestimmung der 99jährigen Concessionsdauer nicht in Anrechnung kommt, so auch für dieselbe Zeit keine Gewährleistung der vier Procent Zinsen Platz greift.

(Eröffnung des Königl. außerordentlichen Commissärs an den Verwaltungsrath vom 24. April 1844. Beitretende Erklärung der Generalversammlung vom 7. August 1844.)

Vergleiche Zusatz 1 und 2 zur Concessionsurkunde vom 19. April 1838.

Tit. 2. Von den Rechten und Verbindlichkeiten der Gesellschaft im Verhältniß zum Staate.

§. 7. Diese Eisenbahn tritt als gemeinnützige Anstalt unter den besonderen Schutz des Staates, und die Gesellschaft genießt daher alle, den öffentlichen Corporationen im Königreiche bereits zugestandenen oder noch ferner einzuräumenden Privatrechte.

§. 8. Für die Erwerbung des zum Bau der Eisenbahn erforderlichen Grundeigenthums hat die Gesellschaft die Wohlthat des Gesetzes vom 17. November 1837 anzusprechen.

§. 9. Alle Staatslasten und Steuern, welche herkömmlich und gesetzlich auf dem zu dem bezeichneten Zweck abzutretenden Grundeigenthum ruhen, hat die Gesellschaft zu übernehmen.

Die Interimsscheine und Actiendocumente sowie die Uebertragungen derselben, sind von der Stempel- und Registrirungsabgabe befreit.

§. 10. Die Feststellung des Bauplanes, insbesondere die Art der Construction der Bahn, sind von der allerhöchsten Genehmigung Seiner Majestät des Königs von Bayern abhängig; bevor dieselbe erfolgt ist, darf mit dem Bau nicht begonnen werden.

Die Gesellschaft beschränkt sich vor der Hand auf eine einfache Bahn, behält sich aber die Errichtung einer Doppelbahn vor. Jedenfalls soll jetzt schon der Ankauf des nöthigen Grundeigenthums für eine Doppelbahn stattfinden.

Hinsichtlich der Spurbreite der Bahn ist sich möglichst an die für das Königreich Bayern bestehende Fundamental-Bestimmung (Art. XVI.) zu halten, vorbehaltlich der Vereinbarung mit den angrenzenden Staaten.

Abändernde Zusätze.

Es hat die Ausführung der Erdarbeiten sogleich für eine Doppelbahn statt zu finden, sowie bereits durch die Satzungen die Erwerbung des Grundeigenthums und durch die Allerhöchsten Vorschriften die Herstellung der Kunstarbeiten für eine Doppelbahn festgesetzt ist.

(Beschluß der Generalversammlung vom 7. August 1844.)

Seine Majestät der König haben durch Allerhöchste Entschließung vom 10. Februar 1854 die von dem Verwaltungsrath der pfälzischen Ludwigsbahn beantragte Herstellung,

eines zweiten Schienengeleises auf der Strecke von der Landesgrenze bei Worms bis zur Landesgrenze bei Berbach ausschließlich der Strecke von Schifferstadt nach Speyer gestattet und genehmigt, daß das Bau- und Einrichtungs-Kapital durch Ausgabe neuer Actien um den Betrag von zwei Millionen einmalhunderttausend Gulden (2,100,000) erhöht werde.

Die Zustimmung der Generalversammlung erfolgte durch Beschluß vom 20. Februar 1854.

§. 11. Mit der allerhöchsten Genehmigung des Bauplanes werden Seine Königliche Majestät eine Zeitfrist bestimmen, innerhalb welcher die Bahn ausgeführt werden muß, und die von der Gesellschaft möglichst einzuhalten ist. Die Zeitfrist beginnt zu laufen, sobald über die Fortsetzung der Bahn nach Saarbrücken eine definitive Uebereinkunft getroffen ist. Sollten besondere Hindernisse und Schwierigkeiten die Ausführung verzögern, so muß dies angezeigt und eine Verlängerung nachgesucht werden.

Bemerkung. Die Eröffnung der ganzen Bahn von Ludwigshafen bis nach Berbach fand am 25. August 1849 statt und ist dieser Tag der Anfangstermin der vom Staate in Gemäßheit des Gesetzes vom 25. August 1843 übernommenen Zinsengewährschaft von 4 Procent und der Concessions-Dauer. (Beilage 3. Art. 1.)

§. 12. Bezüglich der Anwendung der Triebkraft, nach Maßgabe des Art. XVIII. der Fundamentalbestimmungen für das Königreich Bayern, dann der Wahl und Einrichtung der Locomotive, der Gütertransport- und Personenwagen, bleibt es der Gesellschaft überlassen, unter Zuziehung und Zustimmung des Königl. Commissärs, mit den Gesellschaften der benachbarten Staaten das Nöthige zu verabreden und festzusetzen.

§. 13. Sowohl der Transporttarif bei dem Selbstbetriebe der Bahn durch die Gesellschaft, als auch der Tarif des Bahngeldes, wenn der Betrieb pachtweise einem Dritten überlassen wird, muß in den ersten drei Jahren jährlich, sodann aber von drei zu drei Jahren festgesetzt werden, und der Tarif unterliegt, sowohl in dem einen, als dem anderen Falle, der Bestätigung Seiner Majestät des Königs von Bayern.

In beiden Fällen gilt der Tarif als unüberschreitbares Maximum.

Ohne vorherige Genehmigung kann weder an dem einen noch an dem anderen Tarife eine Abänderung oder Modification vorgenommen werden.

In dringenden Fällen und je nach den Verhältnissen des Verkehrs wird jedoch die Direction ermächtigt, im Benehmen mit dem Königl. Commissär und mit Zustimmung desselben Modificationen an dem Güter- und Kohlen-Transport-Tarif unterhalb des Maximums eintreten zu lassen.

§. 14. Die von der Gesellschaft getroffene Wahl der Betriebs- und Aufsichtsbeamten der Bahn, welche dieselbe zur Polizei der Bahn verwenden will, muß, rücksichtlich dieser Verwendung, der Königl. Bayer. Regierung zur Bestätigung angezeigt werden. Mittelst dieser Bestätigung und nach vorheriger Beeidigung durch das einschlägige Friedensgericht treten diese Beamten in die Eigenschaft und in alle gesetzlichen Befugnisse der Hilfspolizeibeamten, und üben die Bahnpolizei in ihrem ganzen Umfange.

§. 15. Das Verhältniß der Gesellschaft zur Königl. Postanstalt wird nach den Bestimmungen Seiner Majestät des Königs in besonderer Verhandlung regulirt, deren Ergebniß als Bedingung der Concession und ergänzender Bestandtheil gegenwärtiger Satzungen anzusehen ist.

Abändernde Zusätze.

Durch §. 15 der Satzungen ist das Verhältniß zur Königl. Postanstalt besonderer Verhandlung vorbehalten, und es ist eine baldige und billige Verständigung um so minder zu bezweifeln, als nicht beabsichtigt wird, die Gesellschaft mit pecuniären Leistungen oder Entschädigungen zu belasten, vielmehr nur die postalische Benützung der Bahn für die Zwecke der postamtlichen Transporte, insbesondere der Briefpost und dienstlichen Sendungen zu sichern, und die künftige Betriebseinrichtung der hierüber für die Staatseisenbahnen geltenden Vorschriften, dann den Rücksichten für angemessene Regulirung der Tageszeiten anzupassen.

(Eröffnung des Königl. außerordentlichen Commissärs an den Verwaltungsrath vom 24. April 1844. Beitretende Erklärung der Generalversammlung vom 7. August 1844.)

Die Benützung der Eisenbahn zum Betriebe der Königl. Post ist durch ein Uebereinkommen mit der Generaldirection der Königl. Bayer Verkehrsanstalten vom 11. April 1853 geordnet.

§. 16. Zur Wahrung der öffentlichen Interessen wird die Oberaufsicht durch einen Königl. Commissär ausgeübt, welcher sich von der steten Festhaltung der statutenmäßigen Bestimmungen zu überzeugen hat.

Derselbe kann, in dringenden Fällen und nach vorheriger Autorisation der Kreisregierung, den Verwaltungsrath zusammenberufen.

Er hat das Recht, den Versammlungen des Verwaltungsrathes beizuwohnen, daher er auch von einer jeden derselben und von den darin zu verhandelnden Gegenständen zeitlich in Kenntniß zu setzen ist.

§. 17. Die Mitwirkung des Königl. Commissärs ist ebenmäßig bei allen Verhandlungen der die Gesellschaft vertretenden Organe erforderlich, welche, zur Förderung der allgemeinen Interessen der Bahn, des Handels und Verkehrs, mit den auswärtigen Behörden gepflogen werden.

Zur Herbeiführung und Erhaltung möglichst übereinstimmender Grundsätze und Verfahrungsweisen in ihren Angelegenheiten, dann zur Regulirung der gegenseitigen Verhältnisse der einzelnen Bahnen, zur Bewirkung der Abrechnungen über die Bahngelder, überhaupt zur beförderlichsten Erledigung aller allgemeinen Vorkommnisse, kann, unter dem Beitritte des Königl. Commissärs, alle Jahre einmal, nach Bedarf auch öfter, eine Conferenz von Bevollmächtigten der bayerischen und auswärtigen Eisenbahngesellschaften stattfinden, und zwar abwechselnd in den Städten, in welchen dieselben ihren Sitz haben.

§. 18. Für die Zerstörung der Eisenbahn oder ihrer Zugehörung im Kriege, durch Freundes- oder Feindeshand, so wie für die auf gleiche Weise erfolgende Hemmung oder Schließung wird aus öffentlichen Mitteln oder Peräquationskassen keine Entschädigung gewährt, soferne nicht mit der Zerstörung zugleich eine Abtretung des Grundeigenthums oder eines Dienstbarkeitsrechtes in den im §. 1 Lit. A. Nro. 1 und Lit. B. des Gesetzes vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, bezeichneten Fällen der Landesvertheidigung und Kriegsnoth verbunden ist, in welchen Fällen die Bestimmungen dieses Gesetzes in Anwendung treten.

Es soll jedoch diejenige Zeit, während welcher durch obige

Verhältnisse die Benützung der Bahn gestört ist und deren Betrieb nicht stattfinden kann, bei Bestimmung der 99 Jahre nicht in Anrechnung kommen, für dieselbe Zeit greift aber auch keine Gewährleistung der 4 Procent Zinsen Platz. Vorstehende Bestimmungen gelten nicht nur in dem Falle des wirklich ausgebrochenen Krieges, sondern auch in gleicher Weise dann, wenn die Zerstörung, Hemmung oder Schließung der Bahn als Vorsichtsmaßregel angewendet wird.

Die Gesellschaft ist verpflichtet nach dem Verlangen der bayerischen Militär-Commandostellen und Verwaltungen Truppen und Militärbedürfnisse, es mögen solche einzeln oder in größeren Massen ankommen, stets gegen die bei der pfälzischen Ludwigsbahn geltenden ermäßigten Tarifsätze, jederzeit ohne Aufenthalt zu befördern und hiefür nöthigenfalls das gesammte Transportmaterial zur Disposition zu stellen und zwar auch dann, wenn die Truppen- oder Transportführer nicht mit Geldmitteln zur Zahlung der Taren versehen sein sollten, in welchem Falle die nachträgliche Liquidation und Zahlung vorbehalten bleibt. Eben so haben einzelne im Dienst entsendete Offiziere und Militärbeamte, dann Unteroffiziere und Gemeine, ferner die in Urlaub gehenden oder aus demselben einrückenden Unteroffiziere und Soldaten, endlich die in Untersuchungsfällen bei den Militärgerichten zu vernehmenden Individuen nur die bei der pfälzischen Ludwigsbahn eingeführten Militär-Taren zu entrichten. Der Transport von Kriegspulver und Munition hat gegen die für Militärbedürfnisse festgesetzte Tare nach einem besonderen mit dem Verwaltungs-Rathe der Gesellschaft zu vereinbarenden Reglement stattzufinden, wodurch den mit diesem Transporte verbundenen Gefahren begegnet werden soll.

Die Uebernahme des Transportes der Truppen oder Militär-Bedürfnisse anderer Staaten findet ohne Bewilligung der bayerischen Regierung nicht statt. Ist diese Bewilligung erfolgt, so erhält der Verwaltungsrath dadurch Befugniß, mit der auswärtigen Regierung, für welche die Bewilligung gegeben, Verträge über Militär-Transporte abzuschließen. Wird dadurch eine Tarif-Ermäßigung bedungen, so haben die Bestimmungen des §. 13 zur Anwendung

zu kommen. Die einem auswärtigen Staate eingeräumten Begünstigungen kommen von selbst auch dem bayerischen Staate zu.

Bemerkung. Die Abänderungen des Absatzes 2 des vorstehenden §. ist theils durch Ziffer 5 der Concessionsurkunde vom 19. April 1838, theils durch die Eröffnung des Königl. außerordentlichen Commissärs vom 24. April 1844 und durch die beitretende Erklärung der Generalversammlung vom 7. August 1844 bedingt (vergl. §. 6 der Satzungen). Die Abänderung des 3. Absatzes grundet sich auf die allerhöchste Entschließung des Königl. Staatsministeriums der Finanzen, dann des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom 17. Juli 1855, die Erbauung einer Eisenbahn von Homburg nach Zweibrücken betreffend, und die Zustimmung der Generalversammlung vom 17. October desselben Jahres.

§. 19. Die von dem Staate etwa nöthig erachteten polizeilichen Anordnungen rücksichtlich der Eisenbahn, sowie auch die durch die Mauthverhältnisse bedingten Vorschriften werden der Gesellschaft durch besondere Reglements bekannt gemacht werden.

§. 20. Für die rechtsbegründeten, aus Anlaß des Unternehmens entstandenen Entschädigungs-Ansprüche haftet die Gesellschaft.

§. 21. Abänderungen in gegenwärtigen Satzungen können nur mit Genehmigung Seiner Majestät des Königs in dem Falle stattfinden, wenn drei Viertheile der persönlich versammelten, resp. durch persönlich anwesende Special-Bevollmächtigte dabei vertretenen Actionäre sie selbst beschließen.

Abändernder Zusatz.

Für das Verhältniß, in welchem die Actionäre ihr Stimmrecht bei Fragen über Abänderung der Satzungen auszuüben haben, sind die Bestimmungen des §. 38 der Satzungen gleichmäßig zur Anwendung zu bringen. (Vergl. Ziff. 6 der Concessionsurkunde vom 19. April 1838.)

Tit. 3. Von der Aufbringung des Baukapitals.

§. 22. Die zum Bau und Betrieb der Eisenbahn erforderliche Summe ist vorläufig angenommen zu

fünf und einer halben Million Gulden,

welcher Betrag durch Actien gedeckt wird.

Abändernde Zusätze.

a) In Folge Beschlusses der Generalversammlungen vom 7. Februar 1843 und vom 7. August 1844 und mit der Genehmigung der Königl. Staatsregierung wurde das Actien-Kapital auf

8,509,000 fl.

festgestellt.

b) Durch Beschluß der Generalversammlung vom 6. Juni 1848 wurde die Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Kapitals durch ein Prioritäts-Anlehen von

2 Millionen Gulden

ausgesprochen und hat dieser Beschluß mittelst allerhöchsten Rescriptes vom 26. October 1848 die Genehmigung Seiner Majestät des Königs erhalten. Dieses Anlehen wurde laut Act vor Notär Kiffel in Speyer unterm 29. November 1848 negozirt.

c) Durch Beschluß der Generalversammlung vom 25. Juni 1850 wurde das Bau- und Einrichtungs-Kapital durch ein zweites Prioritäts-Anlehen um

500,000 fl.

erhöht und hat dieser Beschluß mittelst Allerhöchsten Rescriptes vom 28. Februar 1851 die Genehmigung Seiner Majestät des Königs erhalten. Dieses Anlehen wurde durch Act vor Notär Hoseus in Speyer unterm 26. April 1852 abgeschlossen.

d) In Folge Beschlusses der Generalversammlung vom 19. Juli 1852 wurde der Gesellschaft mittelst Allerhöchsten Rescriptes vom 11. October 1852 und auf Grund des Gesetzes vom 7. Mai 1852 zur Herstellung einer Bahn von Ludwigshafen bis an die Landesgrenze bei Worms die Ermächtigung ertheilt, das Actien-Kapital um den Betrag von

1,400,000 fl.

zu vermehren.

e) Durch Beschluß der General-Versammlung vom 20. Februar 1854 wurde mit Genehmigung Seiner Majestät des Königs (vergl. Allerhöchste Entschließung vom 10. Februar 1854) festgesetzt, daß zur Herstellung des 2. Schienengeleises das Bau- und Einrichtungs-Kapital durch Ausgabe neuer Actien um den Betrag von

2,100,000 fl.

erhöht werden solle.

f) Durch Beschluß der Generalversammlung vom 17. October 1855 wurde das Bau-Kapital zur Herstellung der Zweigbahn von Homburg nach Zweibrücken auf

700,000 fl.

festgestellt und dessen Beschaffung im Wege eines Prioritäts-Anlehens beschlossen.

Dieser Beschluß erhielt unterm 5. April 1856 die Allerhöchste Genehmigung und wurde das Anlehen laut Act vor Notär Leuchsenring von Oggersheim unterm 30. April 1856 abgeschlossen.

§. 23. Eine jede Actie beträgt fünfhundert Gulden Bayer. Reichswährung, und nach Vollendung des Baues können die bestehenden Actien bis zum Betrage von einhundert Gulden getheilt werden.

§. 24. Die Actien werden bis zur Vollendung des Baues durch, von der Gesellschaft oder in ihrem Namen ausgestellte Interimsscheine documentirt, welche nach Einzahlung der ersten fünf Procent nach Verlangen entweder auf den Namen oder auf den Inhaber (au porteur) ausgestellt, in ein von dem Friedensrichter paginirtes, mit der Unterschrift des Actionärs oder seines Bevollmächtigten, welcher seine Vollmacht zu hinterlegen hat, versehenes Register mit Abschnitten (à souche) eingetragen, und unter dem im §. 35 ausgedrückten Vorbehalte (wegen Haftung des ersten Unter-

zeichners bis zum Belaufe von fünfzehn Procent), nach den Bestimmungen des §. 36 auf Drittere übertragen werden können.

§. 25. Vor der definitiven Festsetzung des Bau- und Betriebskapitals, welche erst nach Beendigung aller Vorarbeiten erfolgen kann, sollen nur bis zu obigem Betrage von 5,500,000 Gulden Actien ausgegeben werden.

In so weit der wirkliche Bedarf die bestimmte Summe von 5,500,000 Gulden übersteigt, soll derselbe durch eine möglichst billige Anleihe gedeckt werden, oder es werden neue Actien im Betrage der nöthigen Summe im Interesse der Gesellschaft emittirt.

Würde jedoch das wirkliche Baukapital weniger betragen, als dessen definitive Festsetzung, so soll nur der zur Deckung des Baukapitals nöthige Betrag erhoben werden.

§. 26. Jede Aufnahme von Darlehen und jede Emmission von Actien im Interesse der Gesellschaft über den vorläufig angenommenen, so wie über den, von der Generalversammlung definitiv festgesetzten Maximalbetrag der Bausumme bedarf der Einwilligung der Generalversammlung und unterliegt der Genehmigung Seiner Majestät des Königs.

Tit. 4. Von den Rechten und Verbindlichkeiten der Gesellschaftsmitglieder unter sich.

§. 27. Als Anerkennung der Actionäre und zur Begründung ihrer Rechte und Verbindlichkeiten dient, bis zur Vollendung des Baues, der in ihren Händen befindliche Interimsschein, überdies der Eintrag in das bei der Direction geführte Register der Gesellschaft. Nach jener Vollendung werden durch die Direction gegen Rückgabe der Interimsscheine, förmliche Actiendocumente, in der Regel auf den Inhaber ausgestellt, deren Form der Verwaltungsrath näher zu bestimmen und öffentlich bekannt zu machen hat. Auf besonderes Verlangen können jedoch die Actiendocumente auch auf den Namen ausgestellt werden. Jedenfalls müssen dieselben von der Direction unterzeichnet, so wie von dem Königl. Commissär contrasignirt, mit einem Wasserzeichen versehen und im Actien-Register der Gesellschaft eingetragen seyn.

§. 28. Jeder Actie werden jährliche Dividende-Coupons (vorläufig) auf 10 Jahre in der Art beigedruckt, daß der Dividende-Betrag zur Abquittirung offen bleibt.

§. 29. Jedem Actienbesitzer steht zu jeder Zeit frei, sein Actiendocument bei der Direction gegen Zahlung einer Gebühr von 30 Kreuzer neu ausstellen zu lassen, wogegen das einzuhändigende Actiendocument sogleich vernichtet wird.

§. 30. Jeder Actienbesitzer hat, im Verhältniß des Nominalwerthes seiner Actie, gleichen Antheil an dem Gesammteigenthume, an dem Gewinne und Verluste der Gesellschaft; ist jedoch hinsichtlich der Einzahlung oder des Verlustes nur für die Größe des Actien-Nominalwerthes verbindlich.

§. 31. Zur Deckung der Initiativkosten wird bei der Actien-Unterzeichnung ein Procent bezahlt. Nach erfolgter allerhöchster Genehmigung der Satzungen sollen die Unterzeichner in den Zeitungen davon in Kenntniß gesetzt und aufgefordert werden, binnen einem Monat weitere vier Procent, endlich mit Beginn der Bauführung, in Gemäßheit des Art. 4 der Fundamental-Bestimmungen noch weitere 10 Procent der unterzeichneten Summe als Abschlagszahlung einzuschießen. Der Ueberrest der Actiensumme wird nach dem Ermessen der Direction nach Bedarf erhoben. Alle Aufforderungen zu Einzahlungen werden mindestens einen Monat vorher bekannt gemacht, und zwar in den durch den Verwaltungsrath zu bestimmenden gelesensten öffentlichen Blättern.

Uebrigens müssen sich vom Beginn bis zur Vollendung des Baues immerhin wenigstens 5 Procent des Gesammt-Actien-Capitals als Reservefond in Cassa befinden.

§. 32. Die Zahlorte und die zum Empfang berechtigten Personen werden durch die Direction, in dem Einzahlungsausschreiben sowohl, wie durch eine öffentliche Bekanntmachung in den gelesensten öffentlichen Blättern, den Actionären namhaft gemacht, und jede an einem andern Orte, und an andere als die von der Direction bezeichneten Personen geleistete Zahlung gewährt dem Actionäre, der Gesellschaft gegenüber, keine Entladung.

§. 33. Wer eine Einzahlung zur festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird dadurch aller seiner Rechte als Actionär, so wie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschaftsvermögens verlustig; es wäre denn, daß der Actienbesitzer oder dessen Rechtsinhaber dem Verwaltungsrathe ein deßfallsiges gesetzliches Hinderniß innerhalb drei Monaten nach Ablauf des festgesetzten Einzahlungstermins darzuthun vermöchte. In diesem Falle sind sodann fünf Procente Verzugszinsen von der verfallenen Rate der Gesellschaftskasse zu vergüten.

Im Eingangs erwähnten Falle wird der ausgestellte Interimsschein ungiltig, und dies öffentlich in den in §. 31 bezeichneten Blättern von der Gesellschaft bekannt gemacht, welche auch befugt ist, für diese ihr heimfallenden Actien neue Actien resp. Interimsscheine in gleichem Betrage auszustellen und zu Gunsten der Gesellschaft zu emittiren.

§. 34. Sämmtliche Einzahlungen werden den Betheiligten vom Tage des Erlages an bis zur Vollendung und Eröffnung der Eisenbahn mit vier vom Hundert jährlich verzinst.

Die Zinsen sollen bei der Einzahlung durch Abrechnung als baar angenommen werden.

Jeder Actionär kann mit einer Partialzahlung sogleich den ganzen Restbetrag erlegen, wofür ihm sodann auf die Zeit der Vorausbezahlung zwei vom Hundert jährliche Zinsen vergütet werden.

§. 35. Die Actien-Interimsscheine können an andere Actionäre oder selbst an Nichtbetheiligte abgetreten oder verkauft werden; jedoch bleibt der ursprüngliche Unterzeichner gegen die Gesellschaft so lange verbindlich, bis die ersten fünfzehn Procent eingezahlt sind. Erst nach völliger Einzahlung der fünfzehn Procent hört seine Haftbarkeit auf, und es treffen im Falle der Nichtzahlung ihn und seinen Cessionär alle durch den §. 33 verhängten Rechtsnachtheile, unbeschadet des Klagerechts der Gesellschaft auf Einzahlung der 15 Procent. Wenn der erste Unterzeichner in den Fall kommen sollte, an der Stelle des jeweiligen Inhabers die Einzahlung der weitern ersten 14 Procent ganz oder theilweise zu leisten, so soll zu seinen

Gunsten der erste Interimsschein amortisirt und ihm ein neuer Interimsschein ausgestellt werden.

§. 36. Der Verkauf und die Abtretung der Actien-Interimsscheine und Actien-Documente geschieht

a) in Betreff derjenigen, welche auf den Namen lauten, im Wege des Indossements, nach Vorschrift der Art. 137, 138 und 139 des in der Pfalz geltenden Handelsgesetzbuches;

b) in Betreff derjenigen, welche au porteur lauten, durch die bloße Einhändigung des Documents, nach Art. 35 desselben Gesetzbuches.

Eine Anmeldung und Vormerkung der Ueberträge jeder Art bei der Gesellschaft findet nicht statt.

Zweiter Abschnitt.

Tit. 1. Von den innern Verwaltungs- und Geschäfts-Einrichtungen.

§. 37. Die Eisenbahn-Gesellschaft wird in allen innern und äußern Angelegenheiten:

1. durch die Generalversammlung der Actionäre,
2. durch einen Verwaltungsrath, resp. Ausschuß,
3. durch eine Direction

vertreten.

Tit. 2. Von der Generalversammlung.

§. 38. Jeder Besitzer von Actien (wozu jedoch die Prioritäts-Obligationen nicht zählen) ist berechtigt, in der Generalversammlung zu erscheinen, und an ihren Berathungen und Beschlüssen Theil zu nehmen.

Stimmberechtigt sind die Actionäre in folgendem Verhältniß:

1 bis 5 Actien mit 1 Stimme,
6 „ 10 „ „ 2 Stimmen,

11	bis 20	Actien	mit	3	Stimmen,
21	„ 30	„	„	4	„
31	„ 40	„	„	5	„
41	„ 50	„	„	6	„
51	„ 60	„	„	7	„
61	„ 70	„	„	8	„
71	„ 80	„	„	9	„
81	„ 90	„	„	10	„
91	„ 100	„	„	11	„

und dann steigend von weitern 25 Actien jedesmal mit Einer Stimme bis zu einem Maximum von 20 Stimmen, welches nicht überschritten werden kann.

Jeder Actionär, welcher der Generalversammlung beiwohnen will, hat sich acht Tage vor dem anberaumten Termine auf dem Bureau der Direction über seinen Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Actien oder durch ein amtliches Zeugniß auszuweisen, wogegen er eine Einlaßkarte erhält, welche die Zahl der ihm satzungsgemäß zustehenden Stimmen angibt.

§. 39. Wer Besitzer von Actien repräsentirt, tritt in deren Stimmrecht ein.

Als Bevollmächtigter kann sowohl ein Actionär, als auch jeder Dritte gewählt werden; es tritt jedoch eine Zusammenzählung der Stimmen des Bevollmächtigten, unbeschadet seiner eigenen, in der Art ein, daß solche das im vorhergehenden §. bezeichnete Maximum nicht übersteigen dürfen.

Die Bevollmächtigten von Actionären legitimiren sich durch Vorzeigung der Einlaßkarten derselben.

§. 40. Eine Generalversammlung aller stimmberechtigten Actionäre findet jedes Jahr wenigstens einmal, und zwar in den drei ersten Monaten des Jahres statt, und wird durch den Vorstand des Verwaltungsrathes im Benehmen mit der Direction berufen.

Außerordentliche Generalversammlungen können, so oft es erforderlich ist, durch den Verwaltungsrath oder dessen Ausschuß, sey es auf Antrag der Direction, oder ohne diesen, berufen werden.

Gleiche Befugniß steht dem Königl. Commissär in der durch §. 16 bestimmten Form zu.

Die Berufung muß in den gelesensten öffentlichen Blättern wenigstens einen Monat vor dem Zusammentritte geschehen. In der Bekanntmachung sind zugleich die wichtigeren Berathungs-Gegenstände zu bezeichnen.

Der Vereinigungsort jeder Generalversammlung ist am Sitze der Direction.

Der Königl. Commissär hat das Recht der Generalversammlung beizuwohnen.

§. 41. In jeder Generalversammlung führt der jeweilige Vorstand des Verwaltungsrathes, oder im Falle der Verhinderung ein nach Stimmenmehrheit gewähltes Mitglied desselben den Vorsitz, welcher sogleich beim Beginne derselben die Wahl eines Protokollführers und dreier Scrutatoren zu veranlassen hat.

§. 42. Die Beschlüsse der Generalversammlung werden nach relativer Stimmenmehrheit (ausgenommen in dem im §. 21 angegebenen Falle) gefaßt, und im Falle der Stimmengleichheit entscheidet jene des Vorstandes.

§. 43. Ueber alle von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen, gefaßten Beschlüsse und getroffenen Verfügungen wird ein Protokoll geführt, welches von dem Vorsitzenden, dem Protokollführer, zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes und acht andern Actionären zu unterzeichnen ist.

§. 44. Bei Wahlen und allen Beschlüssen, die sich auf persönliche Verhältnisse beziehen, kann von denjenigen Actionären, welche Beamte der Gesellschaft sind, oder in Dienstverhältnissen zu derselben stehen, ein Stimmrecht nicht ausgeübt werden.

§. 45. Die Generalversammlung berathet und beschließt über folgende Gegenstände:

1. Ueber den Geschäftsbericht der Direction.
2. Ueber die Verbescheidung der Jahresrechnungen nach vorausgegangener Prüfung durch den Verwaltungsrath.

Der Generalversammlung kommt zu:

3. Die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes.

4. Die Bestimmung der jährlich festzusetzenden Dividenden und die Beschlußfassung über allenfallsige Vermehrung oder Verminderung des Gesellschafts-Capitals und die Anlegung des Reservefonds unter Vorbehalt allerhöchster Genehmigung.
5. Die Ergänzung, Erläuterung oder Abänderung der Satzungen, gleichfalls unter Vorbehalt allerhöchster Genehmigung.

Dieselbe beschließt endlich:

6. Ueber andere zur Generalversammlung von den Betheiligten gebrachte, jedesmal aber 4 Wochen vorher bei dem Vorstande des Verwaltungsrathes zu bezeichnende Gegenstände und Angelegenheiten der Gesellschaft, in so weit sich letztere nicht zur Competenz des Verwaltungsrathes oder der Direction ausschließend eignen.

§. 46. Die Beschlüsse und Entscheidungen der Generalversammlung haben für alle Actionäre bindende Kraft und Wirkung, die Actionäre mögen der Versammlung beigewohnt haben oder nicht.

Tit. 3. Von dem Verwaltungsrathe.

§. 47. Der gemeinschaftliche Verwaltungsrath für die pfälzische Ludwigsbahn und die pfälzische Maximiliansbahn besteht aus vierundzwanzig Mitgliedern und acht Ersatzmännern; von diesem Verwaltungsrathe werden 9 Mitglieder und 3 Ersatzmänner von der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn und 3 Mitglieder und 1 Ersatzmann von der Gesellschaft der pfälzischen Maximiliansbahn, die übrigen 12 Mitglieder resp. 4 Ersatzmänner für die Dauer der respectiven gesetzlichen Zinsengewährleistung von dem Königl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten ernannt, unter dem Vorbehalte jedoch, daß der aus dem Verwaltungsrathe (§. 51 der Satzungen) zu nehmende Vorstand desselben von der Staatsregierung ernannt und daß der Director und dessen Stellvertreter (Tit. V.) auf den mittelst einer dreifachen Candidaten-Liste einzureichenden Vorschlag des Verwaltungsrathes von der Königl. Staatsregierung ernannt, beziehungsweise bestätigt werde. Uebrigens versteht sich von selbst, daß die gemäß §. 52 der Satzungen stattfindende Erneuerung

des Verwaltungsrathes auf die 12 von der Staatsregierung zu ernennenden Mitglieder keine Anwendung findet, daß vielmehr die Staatsregierung in der Bestimmung, wie lange jedes derselben die Funktion bekleiden soll, unbeschränkt ist.

Bemerkung: Obige Fassung des §. 47 wurde durch die Generalversammlung der pfälzischen Maximiliansbahn unterm 31. Januar 1853, durch die General-Versammlung der Ludwigsbahn unterm 8. März 1853 festgestellt, und durch die Königl. Staatsregierung unterm 3. Juni 1853 genehmigt.

§. 48. Der Verwaltungsrath kann aus allen Actionären, ohne Unterschied des Wohnortes, gewählt werden.

§. 49. Die Ersatzmänner werden nur einberufen im Falle augenblicklicher Verhinderung des einen oder des andern der erwählten Verwaltungsräthe, wofern hiedurch die nach §. 58 zur Beschlußnahme nöthige Anzahl Mitglieder nicht zusammen käme.

Die Ergänzung des durch Ableben, freiwilligen Austritt oder durch Verkauf des die Eigenschaft zutheilenden Actien-Besitzes herbeigeführten Abgänge ordentlicher und wirklicher Mitglieder des Verwaltungsrathes regulirt sich nach der Bestimmung des §. 52.

§. 50. Die Verwaltungsraths-Mitglieder und deren Ersatzmänner werden in der in §. 47 bezeichneten Anzahl von der Generalversammlung aus den stimmberechtigten Actionären nach relativer Stimmenmehrheit gewählt. Die Wahl geschieht mittelst nicht unterzeichneter Stimmzettel, und bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos.

Wer die auf ihn gefallene Wahl sogleich nach der ihm hierüber gemachten Eröffnung nicht annimmt, wird durch denjenigen ersetzt, für den zunächst die meisten Stimmen sich vereinigt hatten.

§. 51. Nach Ablauf der respectiven gesetzlichen Zinsengewährleistung bleibt dem Verwaltungsrathe die Wahl seines Vorstandes überlassen.

Bemerkung: Obige Fassung des §. 51 wurde durch die Generalversammlung der pfälzischen Maximiliansbahn unterm 31. Januar 1853, durch die General-Versammlung der Ludwigsbahn unterm 8. März 1853 festgestellt, und durch die Königl. Staatsregierung unterm 3. Juni 1853 genehmigt.

§. 52. Die von den Actionären in getrennten Wahlhandlungen zu wählende Hälfte des Verwaltungsrathes und der Ersatzmänner wird jährlich durch die Wahl der gewöhnlichen General-

versammlung um ein Drittheil erneuert; der Austritt wird das Erste- und Zweitemal durch das Loos, für die Folge durch das Dienstalter bestimmt.

Die austretenden Mitglieder können wieder gewählt werden. Tritt im Laufe des Jahres eine Erledigung ein, so geschieht die Ergänzung durch denjenigen, welcher bei der Wahl nach §. 50 zunächst die meisten Stimmen erhalten hat. Ist er ein Stellvertreter, welchen zum Eintritt als Verwaltungsrath die Reihe trifft, so wird derselbe auf gleiche Weise ersetzt.

§. 53. Jeder stimmberechtigte Actionär, welcher vier Actien besitzt, ist wahlfähig in den Verwaltungsrath.

Als Mitglieder desselben sind nicht geeigenschaftet solche Personen:

a) welche irgend eine Anstellung bei der Gesellschaft haben, oder mit Letzterer in Contractsverhältnissen stehen, sei es directe oder durch interponirte Personen;
b) welche unter Curatel stehen;
c) welche wegen eines Verbrechens oder Vergehens, das in dem in der Pfalz geltenden Strafgesetzbuche (Code pénal) mit Interdiction der im Art. 42 bezeichneten Rechte bedroht ist, verurtheilt wurden, oder sich deßhalb in Untersuchung befinden;
d) welche sich gerichtlich oder außergerichtlich insolvent erklärt, und ihre Gläubiger nicht später vollkommen befriedigt haben.

Personen, welche bis zum zweiten Grade verwandt oder verschwägert sind, oder in Abhängigkeits- oder Societäts-Verhältnissen zu einander stehen, können nicht gleichzeitig Mitglieder sein.

§. 54. Die gewählten Mitglieder des Verwaltungsraths haben vor Antritt ihrer Function vier Actien in die Gesellschaftskasse zu hinterlegen.

Die gewählten Mitglieder des Verwaltungsraths, welche aufhören, Besitzer von Actien zu sein, haben deßfalls sogleich die Anzeige zu machen, und treten in Folge derselben aus.

§. 55. Zu dem Wirkungskreise des Verwaltungsraths gehört die obere Leitung der Angelegenheiten und Geschäfte der Gesellschaft, insbesondere:

1. die Ernennung, Bestimmung der Besoldung und Controle der Direction in allen Beziehungen;

Abändernder Zusatz: „vorbehaltlich der dem §. 64 beigesetzten Modificationen.“ (Beschluß der Generalversammlung vom 7. August 1844.)

Diese Controle wird in der Regel durch den Vorstand des Verwaltungsrathes ausgeübt, zu welchem Behufe derselbe die Geschäftsführung der Direction so wie der äußern Betriebsbeamten periodisch zu untersuchen und wiederholte Verification der Cassen und Materialvorräthe persönlich oder durch einen delegirten Verwaltungsrath vorzunehmen hat;

2. die Prüfung und Sanction der von der Direction vorzulegenden Etats und Voranschläge;
3. die Superrevision und primitive Verbescheidung der Jahresrechnungen;
4. die Anstellung der Haupt-Cassa-Beamten;
5. die Regulirung der Besoldung sämmtlicher Beamten und Bediensteten mit Ausnahme des Hilfspersonals;
6. die Ernennung des Gesammt-Beamten- und Bediensteten-Personals, dessen Besoldung den Betrag von Vierhundert Gulden übersteigt, auf den Vorschlag der Direction, vorbehaltlich der Modification bei §. 61 Ziffer 8 und unter Beobachtung des §. 14 der Satzungen.

   Lebenslängliche Anstellungen können nicht stattfinden. Die Anstellung der von dem Verwaltungsrathe ernannten Beamten geschieht unter Festsetzung einer gegenseitigen Kündigungsfrist, jene der Uebrigen auf Ruf und Widerruf.
7. Die Begutachtung der Tarife zur höchsten Genehmigung auf den Antrag der Direction;
8. die Genehmigung der mit der Königl. Regierung so wie der nach vorgängig erholter Regierungsbewilligung mit den betreffenden auswärtigen Staaten abzuschließenden Verträge über den Transport des Militärs und der Militär-Bedürfnisse (vide §. 18);

9. die Genehmigung der mit auswärtigen Staaten und Gesellschaften bezüglich der Benützung der Bahnen und Fahr-Apparate zu errichtenden Verträge;
10. der Anträge zur Anlage von Zweigbahnen und Doppel-Geleisen;
11. die Genehmigung der von der Direction innerhalb der Grenzen des Voranschlags abzuschließenden Verträge von Lieferungen und Leistungen, welche den Betrag von fünf und zwanzig tausend Gulden übersteigen;
12. die Genehmigung außergewöhnlicher Anschaffungen und Bauten, welche den Betrag von zehntausend Gulden übersteigen;
13. die Genehmigung der Erwerbung oder Veräußerung von Grundeigenthum über den Betrag von fünftausend Gulden;
14. die Genehmigung von Gratificationen und Unterstützungen, vorbehaltlich der Modificationen bei Art. 61 Ziff. 10.

§. 56. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes erhalten keine Besoldung, jedoch eine Entschädigung ihrer Auslagen und Reisekosten.

Der Generalversammlung bleibt vorbehalten, den Mitgliedern des Verwaltungsrathes von dem Reingewinn gewisse Remunerationen zuzuerkennen.

§. 57. Der Verwaltungsrath versammelt sich, so oft es der Vorstand für nothwendig erachtet, oder die Direction beantragt, oder von wenigstens 20 stimmberechtigten Actionären verlangt wird, jedesmal aber einmal im Jahre am Sitze der Direction.

§. 58. Zur Gültigkeit der Beschlüsse des Verwaltungsraths wird die Anwesenheit von mindestens zehn Mitgliedern erfordert, und bei Stimmengleichheit entscheidet jene des Vorstandes.

Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse ist jedesmal ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Vorstande und dem Protokollführer unterzeichnet wird.

Es können aber auch, nach dem Ermessen des Vorstandes, Beschlüsse durch schriftlichen Umlauf stattfinden.

§. 59. Die Verantwortlichkeit des Verwaltungsrathes richtet sich nach den in der Pfalz geltenden Gesetzen.

Tit. 4. Von dem Verwaltungs-Ausschusse.

§. 60. Der Verwaltungs-Ausschuß besteht aus dem Vorstande des Verwaltungsrathes, dem Director und vier Mitgliedern des Verwaltungsrathes, von denen zwei von eben diesem Rathe mit absoluter Stimmenmehrheit und in getrennten Wahlhandlungen jährlich gewählt, zwei aber von der Königl. Regierung ernannt werden. In der Bestimmung, wie lange jedes dieser ernannten Ausschußmitglieder die Funktion bekleiden soll, ist die Staatsregierung unbeschränkt. (Vergl. §. 47.)

Die Berufung in den Ausschuß schließt von der Mitwirkung bei der Wahl nicht aus.

Die Mitglieder des Ausschusses sollen in der Nähe des Sitzes der Direction oder auf der Bahnlinie wohnen.

Zwei Mitglieder haben vorzugsweise dem Handelsstande und zwei dem administrativen und juristischen Wirkungskreise anzugehören.

Die Gegenwart von drei Mitgliedern ist zu jeder Beschlußfassung nothwendig.

Die Bestimmung des §. 16 der Satzungen findet in vollem Umfange auch bei dem Verwaltungs-Ausschusse Anwendung.

§. 61. Zu dem Wirkungskreise des Verwaltungs-Ausschusses gehört:

1. die Vorprüfung der von der Direction dem Verwaltungsrathe vorzulegenden Etats, Voranschläge und Jahresrechnungen;
2. die Mitunterzeichnung der Actien und Cotirung der Gesellschaftsbücher (durch den Vorstand);
3. die Genehmigung der von der Direction innerhalb der Grenzen des Voranschlags abgeschlossenen Verträge über Leistungen und Lieferungen von fünftausend bis fünf und zwanzig tausend Gulden incl.;
4. die Genehmigung außergewöhnlicher dringlicher, im Etat nicht vorgesehener Anschaffungen oder Bauten bis zum Betrage von zehntausend Gulden incl.;

5. die Genehmigung der Erwerbung oder Veräußerung von Grundeigenthum bis zum Betrage von fünftausend Gulden;
6. die Begutachtung der Erwerbung oder Veräußerung von Grundeigenthum über den Betrag von fünftausend Gulden an den Verwaltungsrath;
7. die Begutachtung der
   a) mit den betreffenden Regierungen wegen des Transportes des Militärs und der Militärbedürfnisse;
   b) mit auswärtigen Staaten oder Gesellschaften wegen der Benützung der Bahnen und der Fahrapparate abzuschließenden Verträge

   an den Verwaltungsrath;
8. die einstweilige Besetzung erledigter Stellen, deren Gehalt vierhundert Gulden übersteigt, auf den Vorschlag der Direction und unter Beobachtung des §. 14 der Satzungen;
9. die Feststellung und Prüfung sämmtlicher Dienst-Cautionen;
10. die Genehmigung von Unterstützungen in dringenden Fällen bis zum Betrage von fünfzig Gulden;
11. die Ermächtigung zur Prozeßführung und zu Vergleichen;
12. die Aufstellung und Remuneration des zur Rechnungs-Revision dem Ausschusse nothwendigen Individuums.

Der als Mitglied des Verwaltungs-Ausschusses zugezogene Director hat bei Beschlüssen über die vorstehenden Punkte: 1, 3, 4, 5, 8, 10 und 12 keine entscheidende Stimme.

§. 62. Der Verwaltungs-Ausschuß versammelt sich, so oft es die Geschäfte erheischen, auf Einberufung durch den Vorstand oder den Director.

Der Verwaltungs-Ausschuß hat über seine Verhandlungen ein fortlaufendes Protokoll zu führen, in welches auch die Resultate der von dem Vorstande periodisch vorzunehmenden Untersuchungen und Cassa-Verificationen einzutragen sind. Dieses Protokollbuch ist dem Verwaltungsrathe bei seinen jedesmaligen Versammlungen zur Einsicht vorzulegen.

§. 63. Die Mitglieder des Verwaltungs-Ausschusses erhalten keine Besoldung oder Remuneration, jedoch eine Entschädigung ihrer Auslagen und Reisekosten.

Tit. 5. Von der Direction.

§. 64. Die Direction besteht aus einem Director und einem Stellvertreter desselben, welcher im Falle der Verhinderung des Directors in dessen Functionen eintritt, und außerdem mit Besorgung eines Theils der laufenden Geschäfte beauftragt wird.

Zusatz.

Der Betriebsdirector und dessen Stellvertreter werden für die Dauer der vom Staate übernommenen Gewährschaft auf den mittelst einer dreifachen Candidaten-Liste einzureichenden Vorschlag des Verwaltungsrathes von der Regierung gewählt, respective bestätigt.

Nach Aufhörung der übernommenen Gewährschaft werden diese Beamten von dem Verwaltungsrathe ernannt. Sie werden aus der Gesellschafts-Cassa besoldet und haben Caution zu leisten.

§. 65. Zu dem Wirkungskreise des Directors gehört im Allgemeinen die Verwaltung aller Angelegenheiten der Gesellschaft, unter Beobachtung gegenwärtiger Satzungen, insbesondere:

1. die Oberaufsicht auf die Instandhaltung der Bahn und der Fahrapparate; die ausschließliche Leitung des Betriebs in technischer und mercantilischer Beziehung und aller dahin einschlägigen Geschäfte; die Handhabung der Bahnpolizei;
2. die Anstellung des sämmtlichen Beamten-Personales, dessen Jahresgehalt nicht Vierhundert Gulden übersteigt, unter Beobachtung des §. 14 der Satzungen, und die Ertheilung specieller Dienstes-Instructionen.
3. die Art der Verwendung des Gesammt-Beamten- und Hilfspersonals mit der Befugniß:
   a) der Suspension von Dienst und Gehalt des von dem Verwaltungsrathe resp. Ausschusse ernannten,
   b) der Entlassung des unmittelbar von der Direction angestellten Personals

   bei vorkommender Dienstesnachlässigkeit;
4. der Abschluß von Verträgen mit öffentlichen Behörden, Corporationen und Privaten, in so ferne diese die Vollziehung

der von dem Verwaltungsrathe genehmigten Etats zum Gegenstande haben, geeigneten Falles im Benehmen mit dem Verwaltungsausschusse;

5. die Ausstellung der Zahlungs-Anweisungen auf die Gesellschaftskassa innerhalb der Grenzen der genehmigten Etats oder der speciellen Beschlüsse des Verwaltungsrathes resp. Ausschusses;
6. die Ablage der jährlichen Verwaltungs-Rechnung, die Aufstellung der Jahresbüdgets unter Beifügung der erforderlichen Belege; die Erstattung eines Verwaltungsberichtes an die Generalversammlung;
7. die Vertretung der Gesellschaft vor Gericht und den öffentlichen Behörden;
8. die Visitation der Cassen und Magazinsvorräthe in beliebigen Zeitabschnitten.

§. 66. Der Sitz der Direction wird durch den Verwaltungsrath bestimmt im Einverständniß mit der Königl. Regierung.

§. 67. Alle Ausfertigungen und Urkunden werden mit der Unterschrift: „Königl. Bayer. Eisenbahn-Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn" versehen, und von dem Director oder seinem Stellvertreter mit aller Rechtsverbindlichkeit für die Gesellschaft unterzeichnet, jedoch betreffenden Falles unter Beobachtung des §. 61 Ziff. 2.

§. 68. Die Kassageschäfte der Gesellschaft am Sitze der Direction werden durch einen von dem Verwaltungsrathe zu ernennenden Kassier besorgt.

§. 69. Zur technischen Leitung des Baues soll der Verwaltungsrath anerkannt tüchtige Techniker ernennen, und deren Competenzverhältnisse sowohl in ihrer isolirten Stellung, wie in ihrer Beziehung zu der Direction festsetzen.

Zusatz.

Der Gesellschaft verbleibt die Ausführung des Bahnbaues durch einen von ihr anzunehmenden Techniker, welchem, falls er aus der Zahl der Königl. Baubeamten des Regierungs-Bezirkes gewählt werden sollte, der hierzu erforderliche Urlaub bewilligt werden wird; der Regierung ist jedoch vorbehalten, der Bau-Ausführung eine controlirende

Aufsicht anzuordnen, da die bereits allerhöchst genehmigten Baupläne unbeschadet dessen, was wegen der Bahnrichtung allerhöchst angeordnet ist, so wie auch für die für den Bau der Staatsbahnen geltenden Vorschriften über die Stärke der Schienen, die Spurweite und dergleichen genau eingehalten werden müssen.

(Eröffnung des Königl. außerordentlichen Commissärs an den Verwaltungsrath vom 24. April 1844. Beitretende Erklärung der Generalversammlung vom 7. August 1844.)

§. 70. Die Verantwortlichkeit der in gegenwärtigem Titel bezeichneten Verwaltungsbeamten, welche sich auf Betreibung des Verwaltungsrathes gerichtlich verpflichten lassen müssen, richtet sich nach den Bestimmungen des §. 32 des Handelsgesetzes.

§. 71. Der Verwaltungsrath wird die nöthige Diensteinstruction für die Verwaltungsbeamten, in Einvernehmen und mit Zustimmung des Königl. Commissärs, erlassen, in welcher der Umfang und die Grenze des Mandatsverhältnisses mit thunlichster Genauigkeit zu bestimmen sind. Diese Instructionen sollen zugleich die formelle Einrichtung der Buchführung und das Cassa- und Rechnungswesen begreifen.

§. 72. Die Direction soll die verzinsliche Anlegung müßiger Gelder der Gesellschaft bis zum Bedarfe oder bis zur Verfügung von Seiten der Generalversammlung bei dem Verwaltungsrathe beantragen.

Tit. 6. Allgemeine Bestimmungen.

§. 73. Der Verwaltungsrath hat für den Ankauf oder Miethe eines Gebäudes zu sorgen, welches hinlänglich Raum für die Generalversammlung, für die Sitzungen des Verwaltungsrathes und der Direction, dann zur Unterbringung der übrigen Bureaux darbietet.

Seine Majestät der König werden allerehrfurchtsvollst gebeten, der Gesellschaft ein öffentliches Siegel mit dem Bayerischen Wappen und der Umschrift: „Königl. Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn“ zu gestatten.

Die Interimsscheine, Actien-Documente und Coupons müssen besiegelt werden, und der Königl. Commissär hat sich vor der Contrasignatur davon zu überzeugen.

Dritter Abschnitt.

Tit. 1. Von der Bestimmung der Renten der Bahn.

§. 75. Sobald die Bahn ganz vollendet ist, wird die reine Einnahme, welche sich nach Abzug aller Verwaltungs- und Betriebskosten, dann von fünf Procent zur Bildung eines Reservefonds ergibt, als Dividende, mit Beseitigung der Bruchtheile unter die Actionäre vertheilt.

Die Mehrung, Minderung oder Aufhebung des Beitrags zum Reservefond, ist dem Ermessen der Generalversammlung, auf gemeinschaftliches Gutachten der Direction und des Verwaltungsrathes, anheimgestellt.

Vergl. jedoch die Bestimmungen über die Zinsengewährschaft (Beilage 3).

§. 76. Der Reservefond, welcher für unvorhergesehene Fälle zur Aushilfe dient, soll auf eine sichere, nutzbringende jedoch jederzeit leicht verfügbare Weise angelegt werden.

Die Zinsen dieses Fonds werden jedoch nicht zum Reservecapital geschlagen, sondern in die als Dividende zu vertheilende reine Einnahme mit einbegriffen.

§. 77. Die Bezahlung der Dividende erfolgt jährlich, nach vorgängiger öffentlicher Bekanntmachung, gegen Einlieferung der den Actien beigefügten Dividenden-Coupons, bei den besonders bekannt zu machenden Gesellschaftskassen.

§. 78. Die Gesellschaft wird von jedem Anspruch auf die Dividende durch die Einlösung der Coupons befreit. Werden Dividenden innerhalb drei Jahren, von der Verfallzeit an gerechnet, nicht erhoben, so fallen sie der Gesellschaftscasse anheim. Die betreffenden Coupons werden nämlich, wenn, der nach Umfluß von 2 Jahren dreimal in viermonatlichen Zwischenräumen zu wiederholenden öffentlichen Bekanntmachung in den gelesensten öffentlichen Blättern ungeachtet, der Eigenthümer sich nicht meldet, für ungiltig und kraftlos erklärt werden.

Tit. 2. Von der Amortisation der zu Verlust gegangenen Interimsscheine, Actien und Coupons.

§. 79. Wenn auf Namen ausgestellte Interimsscheine, Actien oder Coupons von diesen zu Verlust gehen, so wird, auf die schriftliche Anzeige des rechtmäßigen Eigenthümers, bei der Direction Vormerkung genommen, die Ausbezahlung der anfallenden Dividenden gleichzeitig sistirt, und eine dreimalige öffentliche Aufforderung durch die Zeitungen in viermonatlichen Zwischenräumen zur Production der verlornen Documente, von Seiten der Direction erlassen. Handelt es sich von Amortisirung von Actiendocumenten, und wurden die Coupons nicht mit verloren, so müssen diese dem Amortisirungsgesuch gleich beigefügt werden; gingen aber bloß die Coupons zu Verlust, die Actiendocumente.

§. 80. Wird in Folge dieser Aufforderung das betreffende Document producirt und darauf kein Eigenthumsrecht angesprochen, so soll es dem wirklichen Eigenthümer, welcher aus der Actien-Urkunde, den Indossements- und Gesellschaftsbüchern zu ersehen ist, oder seinem Bevollmächtigten von der Direction zugestellt werden. Ist aber das Eigenthumsrecht bestritten, dann haben die Interessenten die Contestation lediglich vor den competenten Gerichten geltend zu machen, und in diesem Falle nimmt die Direction keine weitere Cognition von der Sache.

§. 81. Bleibt hingegen die Aufforderung drei Jahre lang wirkungslos, dann werden die verlorenen Documente von der Direction gleichfalls in den öffentlichen Blättern als amortisirt erklärt, sofort in den Gesellschaftsbüchern gestrichen und unter einer anderen Nummer und Datum, als die der amortisirten, dem Eigenthümer, der die Amortisirung bewirkt, ausgestellt.

§. 82. Geht ein Interimsschein oder eine Actienurkunde, die au porteur lauten, oder gehen nicht verfallene Coupons der letzteren verloren, so kann der letzte Inhaber die Ausbezahlung der Zinsen, der Dividende und die Anfertigung neuer Interimsscheine, resp. Actiendocumente oder Coupons, unter Angabe der Nummer der betreffenden Urkunden nur auf Ordonnanz des Handelsgerichts-

präsidenten gegen Bürgschaftsleistung nach Anleitung der §§. 151 und 155 des in der Pfalz geltenden Handelsgesetzbuches verlangen. Der im Art. 155 bestimmte dreijährige Termin soll jedoch auf fünf Jahre erstreckt sein.

§. 83. Die Kosten der Amortisirung fallen dem betreibenden Eigenthümer zur Last und werden von den verfallenden Dividenden in Abzug gebracht.

Tit. 3. Bestimmungen über das Verfahren bei Streitigkeiten in der Gesellschaft und unter Gesellschaftsmitgliedern.

§. 84. Jede Streitigkeit, welche unter Theilnehmern an der Gesellschaft, oder mit dieser selbst in Bezug auf Gesellschaftsverhältnisse entsteht, soll durch Schiedsrichter abgeurtheilt werden.

Das Verfahren richtet sich nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches, I. Buch, 3. Titel, 2. Abschnitt, Art. 52—64 incl.

Transitorische Bestimmung.

§. 85. Die erste, die Gesellschaft constituirende Generalversammlung erwählt nach den Bestimmungen des §. 50 einen Verwaltungsrath und dieser einen Ausschuß aus seiner Mitte, welche mit allen in gegenwärtigen Statuten bestimmten Rechten, Befugnissen und Verbindlichkeiten, gleich nach allerhöchster Genehmigung der Statuten, in Wirksamkeit treten.

Beilagen.

Beilage I.

Fundamental-Bestimmungen

für

sämmtliche Eisenbahn-Statuten in Bayern.

I. Die allerhöchst genehmigten Eisenbahnen in Bayern sollen als gemeinnützige Anstalten sich des besondern Schutzes des Staates erfreuen.

II. Die Bayer. Eisenbahngesellschaften erhalten die Rechte constituirter Corporationen und können hiernach von dem Augenblicke ihrer wirklichen Constituirung an alle den Corporationen gesetzlich zustehenden Privatrechte ausüben und erwerben.

III. Die Eisenbahngesellschaften vermitteln sich ihr nöthiges Capital durch Actien, deren Ausstellung auf Namen oder Inhaber jeder einzelnen Gesellschaft nach ihrem Ermessen freisteht. Eine Actie soll nicht unter 500 fl. betragen, jedoch dürfen nach Vollendung des Baues der Eisenbahn auch geringere Actien, jedoch nicht unter 100 Gulden, gebildet werden.

IV. Jede Bayer. Eisenbahngesellschaft ist gehalten:

1. sofort bei Unterzeichnung der Subscriptionssumme je nach Ermessen der Gesellschaft, resp. ihrer Comités ein bis fünf Procente des subscribirten Actienbetrages zur Deckung der Initiativkosten, und
2. unmittelbar nach statutenmäßig erkannter Ausführbarkeit des Unternehmens und beschlossener Bauführung weitere zehn Procente der

subscribirten Actiensumme sogleich baar einzahlen zu lassen, die weiteren Einzahlungen, je nach Bedarf, bis zur Vervollständigung der ganzen Summe auf statutenmäßiges Verlangen der Gesellschaft einzuheischen und zu sorgen, daß vom Beginne bis zur Vollendung der Bahn immerhin mindestens fünf Procente des Gesammtactiencapitals als Reservefond in Casse sich befinden.

Wer innerhalb des in den Statuten festzusetzenden Termines die Einzahlung irgend einer Rate unterläßt, verliert alle bis dahin gezahlten Raten zum Besten des Gesellschaftsvermögens und das Recht auf die unterzeichneten Actien, und die Gesellschaft ist befugt, für diese ihr heimfallenden Actien neue, in gleichem Betrage zu emittiren.

V. Die Statuten jeder Gesellschaft haben die Größe des für das Unternehmen erforderlichen Gesammt-Actiencapitales zu bezeichnen.

VI. Jede Aufnahme von Darlehen und jede Emission von Actien über den ursprünglich genehmigten Gesammt-Actienbetrag, den Fall der Ziff. IV. ausgenommen, bedarf der Genehmigung der Staatsregierung.

VII. Die Wahl der die Gesellschaften leitenden Organe, dann der Zeitpunkt dieser Wahl bleibt den, längstens binnen zwei Monaten zur Genehmigung vorzulegenden Special-Statuten jeder einzelnen Gesellschaft vorbehalten.

VIII. Die Beschlüsse jeder Gesellschaft werden nach Stimmenmehrheit gefaßt. Das Stimmenrecht ist von den einzelnen Statuten so zu vergeben, daß es nicht nach arithmetischer Berechnung des Actienbesitzes, sondern nach Quoten desselben festgesetzt, und nicht einem Einzelnen ein arithmetisches Uebergewicht an Stimmen in die Hände gelegt werde.

IX. Wechselseitige Streitigkeiten der Bayer. Eisenbahngesellschaften, dann Streitigkeiten der einzelnen Gesellschaftsmitglieder unter sich, oder mit der Gesellschaft über Gesellschaftsverhältnisse sollen nur durch Schiedsgerichte, deren Bildung den einzelnen Gesellschaftsstatuten überlassen bleibt, geschlichtet werden.

X. Der Staat wird zur Wahrung der öffentlichen Interessen bei den Eisenbahngesellschaften und Unternehmungen Königl. Comissäre in den Eisenbahnangelegenheiten ernennen, und sich durch diese von der steten Festhaltung der statutenmäßigen Bestimmungen überzeugen.

XI. Zur Herbeiführung und Erhaltung möglichst übereinstimmender Grundsätze und Verfahrungsweisen in ihren Angelegenheiten, dann zur Regulirung der gegenseitigen Verhältnisse der einzelnen Bahnen, zur Bewirkung der Abrechnungen über die Bahngelder, überhaupt zur beförder-

lichsten Erledigung aller allgemeinen Vorkommnisse kann unter dem Beitritte der Königl. Commissäre alle Jahre einmal, nach Bedarf auch öfter, eine Conferenz von Bevollmächtigten der Bayer. Eisenbahngesellschaften stattfinden, und zwar abwechselnd in den Städten, in welchen dieselben ihren Sitz haben.

XII. Die von dem Staate etwa nöthig erachteten polizeilichen Anordnungen rücksichtlich der Eisenbahnen werden seiner Zeit der Gesellschaft näher bezeichnet werden.

XIII. Der Staat behält sich vor, die Eisenbahnen zum Betriebe der Postanstalt nach einem, mit den Gesellschaften zu treffenden Abkommen auf den Grund der bereits von Seiner Majestät festgesetzten Bestimmungen zu benützen.

XIV. Die Regulirung des Tarifs erfolgt in den ersten drei Jahren jährlich, nach Verlauf derselben alle drei Jahre, unter Genehmigung der Staatsregierung.

XV. Abänderungen in den Statuten der einzelnen Gesellschaften können nur mit Genehmigung des Staates in dem Falle stattfinden, wenn Dreiviertheile der persönlich versammelten, resp. durch persönlich anwesende Special-Bevollmächtigte dabei vertretenen Actionäre sie beschließen.

XVI. Die Spurweite soll auf allen Bayer. Eisenbahnen vollkommen gleich sein, und zwar zu dem Maaße von 4 Fuß 8½ Zoll englischen Maaßes, im Lichten zwischen den Schienen. Dasselbe wird nach Bayer. Maaße berechnet, sofort in ein Mutter- (Normal-) Maaß zu München gebracht werden, wovon ein Exemplar bei dem Königl. Staatsministerium hinterlegt bleiben muß, und welches allen Bahnen sofort zu Grunde zu legen ist.

XVII. Bei jeder Bayer. Eisenbahn müssen die Schienen von solcher Tragkraft construirt und die Bauart der Bahn selbst so beschaffen sein, daß sie auch Schwertransporte von Waaren und anderen Lasten aufnehmen und fortschaffen können.

XVIII. Bei den Bayer. Eisenbahnen soll in der Regel, und wo die Verhältnisse es nur immer gestatten, die Dampfkraft zur Anwendung kommen, ausnahmsweise jedoch jeder Gesellschaft unbenommen bleiben, falls die Umstände, Terrain-Hindernisse und dergleichen es nothwendig oder räthlich machen, auch der Pferde- und anderer Kraft, sowie überhaupt jeder im Laufe der Zeit sich ergebenden, durch die Erfahrung bewährten Verbesserung oder Abänderung hiebei sich zu bedienen.

XIX. Für rechtsbegründete, aus Anlaß des Unternehmens entstandene Entschädigungs-Ansprüche, haftet die Gesellschaft.

XX. Die Statuten der einzelnen Gesellschaften erhalten die Genehmigung erst, nachdem

a) die zur Anlage der Bahn erforderliche Summe durch Subscription völlig gedeckt, und

b) das Verhältniß der Gesellschaft zu der Königl. Postanstalt und die der letzteren zu leistende Entschädigung durch besonderes Uebereinkommen mit der Königl. Postanstalt, resp. dem Staatsministerium des Königl. Hauses und des Aeußern förmlich und rechtsverbindlich regulirt ist.

München, den 28. September 1836.

Beilage II.

Concessions-Urkunde.

Ludwig,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben u. s. w.

Wir haben, nach Einsicht der Verhandlungen über die Bildung der Actiengesellschaften für die beiden in der Pfalz zu erbauenden Eisenbahnen, und über die Feststellung der Gesellschaftsstatuten beschlossen, was folgt:

Wir ertheilen der anonymen Gesellschaft für die, von der Rheinschanze nach Berbach zu errichtende Eisenbahn, — wie sich dieselbe, zufolge der, die Statuten nach ihrem vollen Inhalte enthaltenden Notariatsurkunde vom 30. März d. J. unter dem Namen: **„Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft der Pfalz, Rheinschanz-Berbacherbahn,"** gebildet hat, in Gemäßheit des Art. 37 des in der Pfalz geltenden Handelsgesetzbuches Unsere landesherrliche Genehmigung, unter nachstehenden Bestimmungen und Vorbehalten:

1. Das in §. 5 der Statuten erwähnte, durch Actien aufzubringende Capital ist nicht blos für den Bau, sondern gemäß des §. 22 der Statuten, auch für die zum Bahnbetrieb erforderliche Ausstattung und erste Einrichtung bestimmt, sohin die diesfallsige Beziehung in §. 5 hienach zu berichtigen.

2. In landesväterlicher Berücksichtigung des für die Industrie und den Verkehr der Pfalz so wichtigen Unternehmens wollen Wir dem Antrage der Gesellschaft bezüglich des, auch nach Ablauf der Concessionsperiode (§. 6) sich vorbehaltenen Eigenthums an den Mobiliarangehörungen

der Bahn in so weit statt geben, daß seiner Zeit bei dem Uebergange des Eigenthumes der Bahn und ihrer Attribute an den Staat eine schiedsrichterlich zu ermittelnde Vergütung für den Fall und in dem Maaße geleistet werde, als die, das Mobiliarvermögen der Gesellschaft bildenden, zu dem Bahnbetriebe erforderlichen Inventarstücke, namentlich Locomotive, Transportwägen ꝛc. zu dem bemerkten Zeitpunkte sich in völlig brauchbarem Zustande befinden werden, und als die Landesregierung von diesem Ablösungsrechte Gebrauch machen will.

In Ansehung aller übrigen Zugehörungen ohne Unterschied bewendet es bei der Bestimmung des ersten Absatzes des §. 6, wonach keinerlei Ersatz oder Vergütung bezüglich der an den Staat als freies Eigenthum übergehenden Gegenstände stattfindet.

3. Hinsichtlich der Anwendung des Stempels und der Einregistrirungsabgabe auf die Interimsscheine und Actiendocumente und auf die Uebertragungen derselben (§. 9), wollen Wir diese pfälzische Eisenbahngesellschaft nach denselben Grundsätzen, wie die übrigen Eisenbahngesellschaften des Königreiches, behandelt wissen.

4. Die Feststellung des Verhältnisses zur Postanstalt bleibt, gemäß §. 15 der Statuten, besonderer Verhandlung und allerhöchster Entscheidung vorbehalten.

5. Die Bestimmungen des §. 18 gelten nicht nur in dem dort bezeichneten Falle des wirklich ausgebrochenen Krieges, sondern in gleicher Weise auch dann, wenn die Zerstörung, Hemmung oder Schließung der Bahn als Vorsichtsmaßregel angeordnet wird.

6. Es unterliegt keinem Anstande, für das Verhältniß, in welchem die Actionäre ihr Stimmrecht bei Fragen über Abänderung der Statuten auszuüben haben (§. 21), die Bestimmungen des §. 41 (resp. 38) der Statuten zur gleichmäßigen Anwendung zu bringen.

7. Da die Gesellschaft von Anordnung eines besondern Verfahrens, mit ausgeschiedenem Fonde, für die Tilgung des Gesammtactiencapitals im Laufe der Concessionsperiode Umgang genommen, und damit zu erkennen gegeben hat, daß sie sowohl in ihrer Gesammtheit, als für die einzelnen Gesellschaftsglieder die Befriedigung ihres Guthabens an besagtem Capitale in der durch die Concession und nach Maaßgabe der Statuten erlangten Benützung der Eisenbahn finde, so lassen Wir es hiebei zwar bewenden, befehlen jedoch, daß in sämmtlichen auszugebenden Actien-Documenten deßhalb der erforderliche Beisatz mit ausdrücklicher Hinweisung auf Unsere gegenwärtige Entschließung aufgenommen werde.

8. Uebereinstimmend mit den, diesfalls in der Gesetzgebung der Pfalz begründeten allgemeinen Regierungsrechten, behalten Wir Uns die Zurücknahme der gegenwärtigen Bestätigungsacte, sohin die Auflösung der Gesellschaft, — jedoch ohne Nachtheil der Rechte Dritter, — für den Fall einer Verletzung oder Nichtvollziehung der Statuten vor. Wir werden jedoch von diesem Rechte nur mit entsprechender Rücksicht auf die Beschaffenheit des Falles, und, sofern es sich von Nichtbefolgung handelt, nach vorgängiger besonderer Aufforderung und Warnung, dem-ungeachtet aber bezeugten beharrlichen Ungehorsam Gebrauch machen lassen.

9. Ebenso bleiben die finanzgesetzlichen Bestimmungen über die künftige gewerbliche Besteuerung der Eisenbahn-Unternehmungen vorbehalten.

München, den 19. April 1838.

Ludwig,

Freiherr von Gise. von Wirschinger. von Abel.

Auf Königl. allerhöchsten Befehl:
der General-Secretär:
E. v. Kobell.

Beilage III.

Gesetz,

die Uebernahme einer Zinsen-Gewährschaft für die Ludwigshafen-Berbacher Eisenbahn betr.

Ludwig,

von Gottes Gnaden König von Bayern,

Pfalzgraf bei Rhein,

Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben u. s. w.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrathes und mit Beirath und Zustimmung Unserer Lieben und Getreuen, der Stände des Reiches, beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel I.

Unsere Staatsschulden-Tilgungs-Commission ist ermächtiget, die Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von vier vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungs-Capital der durch einen Actienverein zu erbauenden Eisenbahn von Ludwigshafen nach Berbach, vom Tage der Vollendung und Eröffnung dieser Bahn gerechnet, auf fünf und zwanzig Jahre zu übernehmen, wogegen jedenfalls nach neun und neunzig Jahren, von demselben Tage an gerechnet, die Bahn unentgeldlich dem Staate zuzufallen hat.

Artikel II.

Die Mittel zu dem, Art. I. bezeichneten Zwecke, werden im Falle und nach Maaßgabe des Bedarfs während der V. Finanzperiode aus

den für die Eisenbahnbauten des Staats bestimmten Fonds geschöpft und der hiezu gebildeten besonderen Casse überwiesen.

Für die späteren Finanzperioden werden diese Mittel durch das betreffende Büdget bestimmt.

Artikel III.

Unser Ministerium des Innern und Unser Finanz-Ministerium sind mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Gegeben Aschaffenburg, den 25. August 1843.

Ludwig.

Freiherr von Gise. Freiherr von Schrenk. von Abel. Freiherr von Gumppenberg. Graf von Seinsheim.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs.
Der expedirende geheime Secretär.
P. Heramer.

Seine Königliche Majestät genehmigen, daß, in dem Falle, da die Regierung von dem Rechte der Bahnablösung durch Vergütung des Anlagecapitals, nach Ablauf der fünf und zwanzigjährigen Gewährszeit Gebrauch zu machen sich bewogen findet, dieser Entschluß ein Jahr vor dem Termin der Bahnerwerbung der Gesellschaft angekündigt werden soll; auf eine Erweiterung dieses Aufkündigungstermins bis auf 2 oder 3 Jahre kann jedoch, als die Befugnisse der Regierung allzusehr beschränkend, nicht eingegangen werden.

(Mittheilung des königlichen Regierungspräsidiums der Pfalz vom 6. Juli 1844. Beitretende Erklärung der Generalversammlung vom 7. August 1844.)

Um die baldige Ausführung der Ludwigshafen-Berbacher Eisenbahn zu fördern, übernimmt die Regierung auf den Grund des Gesetzes vom 25. August 1843 die Gewähr eines jährlichen Zinsertrages von vier Procent aus dem Bau- und Einrichtungscapital besagter Eisenbahn unter folgenden weitern Bestimmungen:

1. Zur Erstattung der in Folge dieser Gewähr von der Regierung zu leistenden eventuellen Zuschüsse beziehungsweise zur Bildung eines

Reservefonds für diesen Zweck, wird bei einem jeweils mehr als vier Procent betragenden Reinertrag das 5te Procent zurückgelegt, der Mehrbetrag des 6ten und 7ten Procents u. s. w. aber zur Verfügung der Gesellschaft als Superdividende gestellt.

2 Wenn bei Ablauf der Gewährschaftszeit, die etwa während derselben von der Regierung geleisteten Zuschüsse aus dem Fonds des 5ten Procentes nicht vollständig vergütet sein sollten, hat die Reservirung dieses 5ten Procents für denselben Zweck noch so lange fortzudauern, bis auch dieser Rest berichtigt sein wird.

3. Der Regierung steht das Recht zu, nach Ablauf der Gewährschaftszeit das Eigenthum der Bahn und ihrer Zugehörungen durch Vergütung des Anlagecapitals desselben abzulösen. In solchem Falle wird der nach Berichtigung der Aerarial-Zinszuschüsse noch vorhandene Reservefond aus dem 5ten Procente an die Actionäre ausgeantwortet und denselben noch überdies der aus der Bahn anfallende Reinertrag desjenigen Jahres, welches dem letzten Garantiejahre, beziehungsweise jenem Jahre, in welchem von dem Ablösungsrechte Gebrauch gemacht wird, nachfolgt, als Prämie hinausgegeben.

(Eröffnung des königlichen außerordentlichen Commissärs an den Verwaltungsrath vom 24. April 1844. Beitretende Erklärung der Generalversammlung vom 7. August 1844.)

Beilage IV.

Gesetz,

die Uebernahme einer Zinsen-Gewährschaft für die in der Pfalz von der Landesgrenze bei Weißenburg bis zur Landesgrenze bei Worms zu führenden Eisenbahnen betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben etc.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrathes, mit Beirath und Zustimmung der Kammer der Reichsräthe und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Die königliche Staatsschuldentilgungs-Comission ist ermächtiget, die Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von höchstens vier ein halb vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungscapitale der durch einen Actienverein zu erbauenden Eisenbahn von Neustadt über Landau bis an die Landesgrenze bei Weißenburg zum Anschlusse an eine von da nach Straßburg zu führende Eisenbahn, vom Tage der Vollendung und Eröffnung der ersteren gerechnet, auf fünfundzwanzig Jahre zu übernehmen, wogegen jedenfalls nach neunundneunzig Jahren diese Bahn unentgeldlich dem Staate heimzufallen hat.

Art. 2.

Für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von Ludwigshafen bis an die Landesgrenze bei Worms, zum Anschlusse an eine Worms-Mainzer-Bahn, von Seite der Actiengesellschaft der pfälzischen Ludwigs-

bahn wird die königliche Staatsschuldentilgungs-Commission ermächtiget, die durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. August 1843 für die Ludwigshafen-Berbacher-Eisenbahn bewilligte Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von vier vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungscapitale auch auf das Bau- und Einrichtungscapital für die neue Bahnstrecke als einer mit der pfälzischen Ludwigsbahn vollständig vereinigten und mit dieser an den Staat unentgeldlich heimfallenden Zweigbahn auszudehnen.

Art. 3.

Die Staatsregierung ist erforderlichen Falles ermächtiget, bei Herstellung der Ludwigshafen-Wormser-Bahn durch die im Art. 2 benannte Gesellschaft das königliche Aerar durch Abnahme von Actien im Maximalbetrage von Einer Million Vierhundert Tausend Gulden für Rechnung der Eisenbahnbau-Dotationscassa, welche ihrerseits diese Actien nach Maaßgabe ihres Bedarfes und der sich ergebenden günstigen Gelegenheit wieder zu verwerthen hat, zu betheiligen.

Art. 4.

Die Mittel zu dem im Artikel 1 und 2 bezeichneten Zinszuschusse sind im Falle und nach Maaßgabe des Bedarfes nach Artikel 5 des Gesetzes vom 26. Dezember 1851, die Aufbringung des Bedarfes für die Eisenbahnbau-Dotationscassa in den Jahren 1851/55 betreffend, zu beschaffen.

Gegeben München, den 7. Mai 1852.

Max.

von der Pfordten. v. Kleinschrod. Dr. v. Aschenbrenner.
Dr. v. Ringelmann. v. Lüder. v. Zwehl.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
der General-Secretär des Staatsrathes,
Geh. von Kobell.

Beilage V.

Concessions-Urkunde

für den Bau der Eisenbahn von Ludwigshafen nach Worms, vom 11. October 1852.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben u. s. w.

Wir genehmigen hiemit die Herstellung einer Eisenbahn von Ludwigshafen bis an die Landesgrenze bei Worms unter nachstehenden Bedingungen und Vorbehalten:

1) Die Eisenbahn von Ludwigshafen bis an die Landesgrenze bei Worms soll als ein integrirender Theil der pfälzischen Ludwigsbahn von der pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft erbaut und für Rechnung derselben ohne Ausscheidung der Haupt- und Zweigbahn betrieben werden.

2) Zu diesem Behufe gestatten Wir der pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, ihr Actiencapital um den Betrag von Einer Million viermal hundert tausend Gulden zu vermehren und bewilligen die Ausdehnung der Zinsengarantie des Staates zu vier Procent, wie solche für die pfälzische Ludwigsbahn eingeräumt worden ist, auch für die Bahnstrecke von Ludwigshafen an die Landesgrenze bei Worms.

3) Bei der gänzlichen Vereinigung der letzteren Bahn mit der pfälzischen Ludwigsbahn sind auf die Satzungen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, die besonderen Vertragsbestimmungen und Entschließungen wegen des Baues und des Betriebes der Hauptbahn, insbesondere die

allerhöchste Königl. Concessions-Urkunde vom 19. April 1838, die Entschließung des Königl. Regierungspräsidiums der Pfalz vom 6. Juli 1844, der Erlaß des außerordentlichen Königl. Commissärs vom 24. April 1844, dann der Vertrag des Königl. Regierungs-Commissärs mit der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vom 29. März 1851 ihrem ganzen Inhalte nach auf die Bahnstrecke von Ludwigshafen bis an die Landesgrenze bei Worms und das neue Actiencapital anzuwenden.

4) Aus demselben Grunde hat die 4procentige Zinsengarantie des Staates für das erhöhte Actiencapital nicht erst nach 25 Jahren, sondern gleichzeitig mit der Zinsengarantie für das ursprüngliche Actiencapital zu erlöschen, sowie auch die Bahn von Ludwigshafen bis an die Landesgrenze bei Worms nicht erst nach 99 Jahren, sondern gleichzeitig mit der Hauptbahn unentgeldlich dem Staate anheim zu fallen hat.

5) Wegen dieser Vereinigung sind auch die Zinsen des Baucapitals der Zweigbahn während der Bauzeit aus den Betriebsrenten der Hauptbahn, beziehungsweise aus den vom Staate wegen der für die Hauptbahn bereits bestehenden Zinsengarantie zu leistenden Vorschüssen zu bezahlen und es fällt sonach die Bildung eines besondern Zinsenfondes hinweg.

6) Da die Ludwigshafen-Wormser-Eisenbahn mit der Worms-Mainzer-Eisenbahn in Verbindung zu treten hat, in welcher Beziehung ein besonderer Staats-Vertrag mit der großherzoglich hessischen Regierung abgeschlossen wird, so hat die pfälzische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft alle jene den Bahnbau und den Bahnbetrieb betreffenden Verpflichtungen zu übernehmen, auf welche einzugehen Wir uns bei Abschließung dieses Vertrages Allerhöchst veranlaßt sehen.

Ihr habt hiernach ꝛc.

München, den 11. October 1852.

Max.

Freiherr v. Pelkhoven, Staatsrath.

Mayer, geh. Secretär.

Beilage VI.

Bestätigungs-Akte.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben u. s. w.

Wir haben auf dem Grunde der Verhandlungen über Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung der Pfalz mit Straßburg nach Antrag Unserer betreffenden Staatsministerien beschlossen, wie folgt:

Wir genehmigen hiemit die Bildung einer Actiengesellschaft zu dem Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Neustadt über Landau bis an die Landesgrenze bei Weißenburg, im Anschlusse an eine von da nach Straßburg zu führende Bahn unter nachstehenden Bestimmungen und Vorbehalten:

1. Die Satzungen der Actiengesellschaft für die pfälzische Ludwigsbahn mit allen Nachträgen, so wie die Bestimmungen der königl. Concessionsurkunde für diese Gesellschaft vom 19. April 1838 sind auch für die Actiengesellschaft der Neustadt-Weißenburger Eisenbahn maßgebend, insoweit nicht Unsere gegenwärtige Allerhöchste Entschließung eine anderweitige Verfügung trifft.

Dabei bleibt der Actiengesellschaft für die Neustadt-Weißenburger Bahn vorbehalten, nach ihrer Constituirung in einer Generalversammlung der Actionäre über eine allenfallsige Modifizirung der genannten Satzungen in Berathung zu treten und Beschluß zu fassen, der jedoch zu seiner Gültigkeit Unserer königl. Genehmigung bedarf.

2. Die für die Neustadt-Weißenburger Eisenbahn sich bildende Actiengesellschaft ist mit der bestehenden Gesellschaft für die pfälzische

Ludwigsbahn in der Art zu vereinigen, daß für beide Gesellschaften — bei getrennter Rechnungsführung für jede dieser Bahnen — zur Erzielung einer einheitlichen Administration und Verminderung der Verwaltungsausgaben, ein gemeinschaftlicher Verwaltungsrath und eine gemeinschaftliche Direction bestellt wird.

Zu diesem Behufe ist der Verwaltungsrath der pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft um sechs Mitglieder zu vermehren, von denen die Actionäre der neuen Gesellschaft drei wählen, während die übrigen drei von Unserem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu ernennen sind.

Bis zu dieser Erweiterung der Mitgliederzahl hat der bestehende Verwaltungsrath der pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft auch die Geschäftsführung für die neue Gesellschaft als provisorisches Comite derselben zu besorgen.

3. In Ansehung der Aufbringung des Baucapitals bestimmen Wir:

a) das für den Bau und die Einrichtung der Bahn von Neustadt bis an die Landesgrenze bei Weißenburg auf 4,000,000 Gulden, dann für die Zinsen während der Bauzeit, Provisionen und Initialkosten auf 400,000 fl. zusammen, auf 4,400,000 Gulden veranschlagte Actiencapital wird in 8,800 Stück Actien zu 500 Gulden getheilt, und es sind die Actien nach der Wahl der Subscribenten auf den Namen oder auf den Inhaber lautend auszustellen.

b) In Folge einer von der königl. Regierung mit den Bankhäusern M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a. M. und W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim getroffenen, für die neue Eisenbahn-Gesellschaft verbindlichen Uebereinkunft werden die Subscriptionslisten zur Betheiligung bei diesem Unternehmen von den genannten zwei Bankhäusern aufgelegt.

c) Die Einzahlung der gezeichneten Summe hat zum vollen Nennwerthe ohne Abzug zu erfolgen und zwar mit 15 Procent sogleich bei der Subscription, die übrigen 85 Procent sind aber nach dem jeweiligen Bedarfe der Gesellschaft und nach jedesmaliger vierwöchentlicher Aufforderung der Direction in die Casse derselben oder an das Bankhaus M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a. M. oder an das Bankhaus W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim einzuzahlen.

d) Von der zweiten Einzahlung an, sowie bei jeder folgenden ist es gestattet, die gezeichnete Summe sogleich ganz zu entrichten, wogegen dann auch die betreffenden Actien nebst Couponsbogen und Talon verabfolgt werden. Für die parziellen Einzahlungen werden Interimsscheine von der Direction ausgestellt.

e) Die vollen, wie die theilweisen Einzahlungen werden während der Bauzeit mit $4^1/_2$ Procent verzinst und es können die Zinsen sowohl während derselben als später nach der Betriebseröffnung nach der Wahl des Inhabers entweder bei der Directionscasse in Ludwigshafen, oder bei einem der mehrerwähnten Bankhäuser erhoben werden, was in den Actien und den Coupons zu bemerken ist.

4. Wir genehmigen hiermit auf den Grund des Artikel 1. des Gesetzes vom 7. Mai 1852, daß die königl. Staatsschuldentilgungscommission die Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von vier einhalb vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungs-Capitale der durch die concessionirte Actiengesellschaft zu erbauenden Eisenbahn von Neustadt über Landau bis an die Landesgrenze bei Weißenburg, vom Tage der Vollendung und Eröffnung derselben gerechnet, auf zwanzig fünf Jahre unter nachfolgenden Bedingungen übernimmt:

a) Die genannte Bahn hat nach Art. 1. des angeführten Gesetzes nach neunzig neun Jahren von der Betriebseröffnung an unentgeldlich an den Staat heimzufallen.

b) Zur Erstattung der in Folge der Zinsengewähr von der Staatsregierung zu leistenden eventuellen Zuschüsse, beziehungsweise zur Bildung eines Reservefonds für diesen Zweck, ist bei einem jeweils mehr als $4^1/_2$ Procent betragenden Reinertrag ein weiteres Procent zurückzulegen und erst der $5^1/_2$ Procent übersteigende Mehrbetrag der Gesellschaft als Superdividende zur Verfügung zu stellen.

c) Wenn bei Ablauf der Gewährschaftszeit die etwa während derselben von der Staatsregierung geleisteten Zuschüsse aus den Fonds des zurückgelegten, den $4^1/_2$ procentigen Reinertrag übersteigenden Procentes nicht vollständig vergütet sein sollten, hat die Reservirung dieses Procentes für denselben Zweck noch so lange fortzudauern, bis auch dieser Rest berichtigt sein wird.

d) Der königl. Staatsregierung steht das Recht zu, nach Ablauf der Gewährschaftszeit, das Eigenthum der Bahn und ihre Zube-

hörungen durch Vergütung des Anlage-Capitals jederzeit abzulösen. In solchem Falle wird der nach Berichtigung der Aerarial-Zinszuschüsse noch vorhandene Reservefond aus dem zurückgelegten Procente an die Actionäre ausgeantwortet und denselben noch überdies der aus der Bahn anfallende Reinertrag desjenigen Jahres, welches dem letzten Garantiejahre, beziehungsweise jenem Jahre, in welchem von dem Ablösungsrechte Gebrauch gemacht wird, nachfolgt, als Prämie hinausgegeben.

5. Die Neustadt-Weißenburger-Eisenbahn-Gesellschaft ist verbunden, in alle jene Verpflichtungen einzutreten, welche die königl. bayerische Staatsregierung der Regierung von Frankreich gegenüber in dem Staatsvertrage vom 4. Februar 1848 und dem Nachtrage dazu vom 8. Mai 1852, bezüglich des Baues und Betriebes der Neustadt-Weißenburger Eisenbahn eingegangen hat.

6. Wir behalten Uns die Zurücknahme der gegenwärtigen Bestätigungsacte sowohl nach Maaßgabe der königl. Concessionsurkunde für die pfälzische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vom 19. April 1838, Ziffer 8, als für den Fall vor, daß die Herstellung der Neustadt-Weißenburger Eisenbahn durch die zu bildende Actien-Gesellschaft nicht längstens binnen sechs Monaten vollständig gesichert sein sollte.

Vor der Riß, den 3. November 1852.

Max.

Dr. v. Aschenbrenner. Freiherr v. Pelkhoven, Staatsrath.

Auf königlichen Allerhöchsten Befehl:
Der General-Secretär,
Wolfanger, Ministerialrath.

Beilage VII.

Höchstes Ministerialrescript

vom **17.** Juli **1855**, die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von Homburg nach Zweibrücken betreffend.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,

dann

Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Seine Majestät der König haben Allerhöchst ihre Bereitwilligkeit auszusprechen geruht, der pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft für den Fall

der Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre zu dem Gesuche des Verwaltungsrathes vom 19. November 1853,

sowie

des Zustandekommens des erforderlichen Gesetzes

die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von Homburg nach Zweibrücken als einer nach §. 3 der Satzungen dieser Gesellschaft zu betrachtenden Zweigbahn unter nachstehenden näheren Bestimmungen zu ertheilen.

1) Die der pfälzischen Ludwigsbahn gewährte Garantie von 4 Procent wird auch auf das für diese Zweigbahn nöthige Actiencapital und zwar unter denselben Bedingungen, welche für die Hauptbahn gelten, ausgedehnt, namentlich unter der Bedingung, daß diese Garantie gleichzeitig mit jener für die Hauptbahn erlischt und das Einlösungsrecht des Staates gleichzeitig mit jenem für die Hauptbahn beginnt.

2) Der pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft wird zur Aufbringung des auf 800,000 fl. festgesetzten Baucapitals die Emission neuer Actien je nach Bedürfniß mit Benützung der günstigen Coursverhältnisse

unter der Bedingung gestattet, daß der Agiogewinn der Emission über **Pari** zur Kürzung des Baucapitals verwendet werde.

3) Der Absatz 3. des §. 18 der Satzungen für die pfälzische Eisenbahngesellschaft ist in nachstehender Weise zu fassen:

„Die Gesellschaft ist verpflichtet nach dem Verlangen der bayerischen Militär-Commandostellen und Verwaltungen, Truppen und Militärbedürfnisse, es mögen solche einzeln oder in größeren Massen ankommen, stets gegen die bei der pfälzischen Ludwigsbahn geltenden ermäßigten Tarifsätze, jederzeit ohne Aufenthalt zu befördern und hiefür nöthigenfalls das gesammte Transportmaterial zur Disposition zu stellen und zwar auch dann, wenn die Truppen- oder Transportführer nicht mit Geldmitteln zur Zahlung der Taxen versehen sein sollten, in welchem Falle die nachträgliche Liquidation und Zahlung vorbehalten bleibt."

„Ebenso haben einzelne im Dienste entsendete Offiziere und Militärbeamte, dann Unteroffiziere und Gemeine, ferner die in Urlaub gehenden oder aus demselben einrückenden Unteroffiziere und Soldaten, endlich die in Untersuchungsfällen bei den Militärgerichten zu vernehmenden Individuen nur die bei der pfälzischen Ludwigsbahn eingeführte Militärtaxe zu entrichten."

„Der Transport von Kriegspulver und Munition hat gegen die für Militärbedürfnisse festgesetzte Taxe nach einem besondern mit dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft zu vereinbarenden Reglement stattzufinden, wodurch den mit diesem Transporte verbundenen Gefahren begegnet werden soll."

Die Königliche Regierung, Kammer des Innern hat nunmehr dem Verwaltungsrathe der pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft von diesem allerhöchsten Ausspruche mit dem Bemerken Nachricht zu geben, daß wegen Erlassung des Gesetzes über die Ausdehnung der Zinsgarantie für die pfälzische Ludwigsbahn auf die einen integrirenden Theil derselben bildende Homburg-Zweibrücker Zweigbahn das Erforderliche bereits eingeleitet, und daß es nunmehr Sache des Verwaltungsrathes sei, die im Protokoll vom 19. November 1853 vorbehaltene Zustimmung der Generalversammlung zu dem gestellten Concessionsgesuche alsbald nachzuweisen.

München, den 17. Juli 1855.

Auf Befehl Seiner Majestät des Königs:

v. d. Pfordten. v. Fischer.

Wolfanger.

Beilage VIII.

Gesetz,

die Uebernahme einer Zinsengewährschaft für die in der Pfalz von Homburg nach Zweibrücken zu führende Eisenbahn betr.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben u. s. w.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrathes mit Beirath und Zustimmung der Kammer der Reichsräthe und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von Homburg nach Zweibrücken durch die Actiengesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn wird die Königl. Staatsschulden-Tilgungs-Commission ermächtigt, die durch Art. 1 des Gesetzes vom 25. August 1853 für die Ludwigshafen-Berbacher Eisenbahn bewilligte Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von vier vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungs-Capitale auch auf das Bau- und Einrichtungs-Capital für die neue Bahnstrecke als einer mit der pfälzischen Ludwigsbahn vollständig vereinigten und gleichzeitig mit dieser an den Staat unentgeldlich heimfallenden Zweigbahn auszudehnen.

Art. 2.

Die Mittel zum Vollzuge dieser Gewährleistung sind im Falle und nach Maaßgabe des Bedarfs in dem jeweiligen Budget der Königl. Staatsschulden-Tilgungs-Anstalt auszuwerfen.

Gegeben München, den 19. März 1856.

Max.

Frhr. v. d. Pfordten. v. Aschenbrenner. v. Ringelmann.
v. Zwehl. Graf v. Reigersberg. v. Mans.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
Der General-Secretär des Staatsrathes,
Seb. von Kobell.

Beilage IX.

Höchstes Ministerialrescript

vom 5. April 1856, die Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens von 700,000 fl. zum Bau der Homburg-Zweibrücker Eisenbahn betreffend.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,
dann
Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Seine Majestät der König haben allergnädigst geruht, der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft zur Aufbringung des auf 700,000 fl. geminderten Baucapitals für die Zweigbahn von Homburg nach Zweibrücken statt der Emission neuer Actien, die Aufnahme eines Prioritätsanlehens zu gestatten.

Von dieser allerhöchsten Modification der Entschließung vom 17. Juli 1855 Nro. 6598 bezeichneten Betreffs wird die Königl. Regierung Kammer des Innern in Erledigung ihrer Berichte vom 29. August und 7. November 1855 unter Rückschluß der 7 Beilagen mit dem Auftrage in Kenntniß gesetzt, dem Verwaltungsrathe der pfälzischen Ludwigsbahn gleichfalls Eröffnung zu machen.

München, den 5. April 1856.

Auf Befehl Seiner Majestät des Königs:

Dr. v. Aschenbrenner. v. Zwehl.

Wolfanger.

Erster Nachtrag

zu den

Satzungen der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Die Königl. bayerische Staats-Regierung hat mittelst höchster Entschließung vom 14. November 1857 Nro. 11,546 der neuen Ausgabe der Satzungen vom Jahre 1857 die Genehmigung ertheilt, dabei aber vorgeschrieben, daß mehrere Ministerial-Entschließungen, welche wesentliche Verhältnisse der Gesellschaft, sowie des Staats-Aerars berühren, insbesondere die Entschließungen vom 31. März 1853, 10. Februar 1854 und 22. September 1855 abgedruckt und der neuen Ausgabe beigefügt werden müssen.

Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 8. März 1858 beschlossen: es sei dieser Vorschrift durch einen Nachtrag zu der neuen Ausgabe der Satzungen zwar nachzukommen, dabei jedoch ausdrücklich zu bemerken, daß der Verwaltungsrath zur Wahrung der Rechte der Actionäre in Hinsicht auf die Bedingung über die Verwendung des Agiogewinnes zur Kürzung des Bau-Capitals an seiner auf den satzungsmäßigen Bestimmungen beruhenden Auslegung dieser Bedingung festhalte, welche in dem unterm 4. Juli bereits genehmigten Directorial-Berichte vom 20. Juni 1857 Ausdruck gefunden habe.

Zu vergleichen die Beilage zu dem Sitzungs-Protocolle des Verwaltungsrathes vom 4. Juli 1857.

Die Entschließungen, welche hiernach abgedruckt und den Satzungen beigefügt werden sollen, sind folgende:

I. Höchste Ministerial-Entschließung vom 14. November 1857, die Anfertigung und Emission einer neuen Ausgabe der Satzungen für die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft betreffend.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,

dann

Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Die Beilagen des Berichts vom 13. September d. J. bezeichneten Betreffs folgen mit nachstehender Entschließung zurück:

Die unterzeichneten kgl. Staatsministerien können nur der Ansicht des Regierungs-Commissärs beipflichten, daß die neue Ausgabe der Satzungen für die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft die Genehmigung der Staatsregierung voraussetzt und daß es nicht angeht, bei dieser neuen Ausgabe von den Ministerial-Entschließungen vom 31. März 1853, 10. Februar 1854 und 22. September 1855, die wesentliche Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Actionäre, sowie des Staats-Aerars berühren, Umgang zu nehmen.

Die erwähnten Entschließungen müssen daher bei der neuen Ausgabe der Satzungen mit abgedruckt werden.

Kann dies nur durch einen Umdruck derselben geschehen, so sind auch noch die weiteren von dem kgl. Regierungs-Commissär vorgeschlagenen formellen Redactions-Aenderungen zu berücksichtigen. In Voraussetzung des genauen Vollzugs dieser Entschließung wird die Genehmigung zur neuen Ausgabe der Satzungen ertheilt.

Zu einer näheren Erörterung über die mehrerwähnten Entschließungen ist zur Zeit ein Anlaß nicht gegeben, da der Inhalt klar und von der Gesellschaft nicht beanstandet worden ist.

München, den 14. November 1857.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:

(gez.) Dr. v. Aschenbrenner. v. d. Pfordten.

Durch den Minister der General-Secretär, an dessen Statt:
Der Ministerialrath Nüßler.

II. Höchste Ministerial=Entschließung vom 31. März 1853, die Eisenbahn von Ludwigshafen nach Worms betreffend.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,
dann
Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Auf den Bericht vom 17. d. Mts. bezeichneten Betreffs, wird die kgl. Regierung, Kammer des Innern, unter Rückgabe der Beilagen ermächtigt, dem Verwaltungs=Ausschusse der Pfälzischen Ludwigsbahn eröffnen zu lassen, daß die Absetzung der noch vorhandenen Actien von 1,200,000 fl. ganz oder theilweise um pari oder darüber an Private diesseits nicht beanstandet werde; vorausgesetzt jedoch, daß der Agio=Gewinn der Ausgabe dieser Actien über pari zur Kürzung des Bau=Capitals verwendet werde, somit seiner Zeit bei Einlösung der Bahn dem kgl. Staats=Aerar zu Gute komme.

Es ist daher durch den kgl. Commissär überwachen zu lassen, daß von den restigen Actien zu 1,200,000 fl. nicht mehr ausgegeben werden, als zur Bauführung Geld nothwendig ist, daß sohin die Emission nicht auf einmal, sondern nach und nach mit Rücksichtnahme auf den jeweiligen Cours der Actien erfolge.

München, den 31. März 1853.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:
(gez.) Dr. v. Aschenbrenner. v. d. Pfordten.
Wolfanger.

III. Höchste Ministerial=Entschließung vom 10. Februar 1854, die Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf der Pfälzischen Ludwigsbahn betreffend.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,
dann
Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Seine Majestät der König haben die Erhöhung des Bau= und Einrichtungs=Capitals der Pfälzischen Ludwigsbahn behufs der Herstel=

lung eines zweiten Schienengeleises auf der Strecke von der Landesgrenze bei Worms bis zur Landesgrenze bei Berbach — somit ausschließlich der Strecke Schifferstadt-Speyer — um den Betrag von Zwei Millionen Einhunderttausend Gulden allergnädigst zu genehmigen und dabei Allerhöchst auszusprechen geruht, daß

1. vor Allem die Zustimmung der nächsten Generalversammlung der Actionäre zu erholen sei,
2. die Anlage des fraglichen zweiten Geleises nur allmählig nach Maaßgabe der Dringlichkeit erfolgen dürfe und demgemäß
3. die Emittirung neuer Gesellschafts-Actien gleichfalls nur nach Maaßgabe des Bedürfnisses stattzufinden habe unter möglichster Benützung der jeweiligen günstigen Cours-Verhältnisse, wobei alsdann der Agio-Gewinn, welcher durch die Ausgabe dieser Actien über pari entsteht, zur Kürzung des Bau-Capitals verwendet werden müsse.

Die kgl. Regierung, Kammer des Innern, hat hiernach unter Rückempfang der Beilagen ihres Berichtes vom 2. Januar l. J. das Weitere geeignet zu verfügen.

München, den 10. Februar 1854.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:

(gez.) Dr. v. Aschenbrenner. Frhr. v. Pelkhoven.

Wolfanger, Ministerialrath.

IV. Höchste Ministerial-Entschließung vom 24. Mai 1854, das Bau-Capital der Ludwigshafen-Wormser Eisenbahn betr.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,

dann

Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Seine Majestät der König haben die von der Direction der Pfälzischen Bahnen beabsichtigte Erweiterung einiger Bahnhoflocalitäten und Vermehrung der Betriebsmittel auf der Pfälzischen Ludwigsbahn im Anschlage zu 193,000 fl., jedoch ohne Concedirung einer Zinsengarantie oder irgend sonstiger Belastung des kgl. Aerars unter dem Vorbehalte

der nachträglichen Zustimmung der nächsten General=Versammlung der Gesellschaft allerhöchst zu genehmigen geruht.

Dieser Kostenaufwand von 193,000 fl. muß hiernach lediglich in dem bereits vorhandenen Agiogewinn von 161,250 fl. sowie in dem bei Emission der noch unabgesetzten 900 Actien zu erwartenden Agiogewinne seine Deckung finden, indem in keinem Falle eine weitere als die für die Actien=Capitals=Vermehrung von 1,400,000 fl. unterm 11. October 1852 allerhöchst bewilligte Zinsengarantie eintreten kann.

Hiernach hat ꝛc.

München, den 24. Mai 1854.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:

(gez.) Dr. v. Aschenbrenner. Frhr. v. Pelkhoven.

Wolfanger.

V. Höchste Ministerial=Entschließung vom 22. September 1855, die Vermehrung des Fahrmaterials auf der Pfälzischen Ludwigsbahn betreffend.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,
dann
Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Seine Majestät der König haben Allerhöchst zu genehmigen geruht, daß von den Actien, welche zur Legung des zweiten Schienengeleises auf der Pfälzischen Ludwigsbahn bestimmt, für diesen Zweck aber nicht nothwendig sind, im Falle der Zustimmung der Generalversammlung, noch bis zum Courswerthe von 424,500 fl. (vierhundertzwanzig viertausend fünfhundert Gulden) für die beantragte Vermehrung des Fahrmaterials dieser Bahn zur Emittirung gelangen dürfen, wobei alsdann der Agiogewinn wie in den früheren Fällen zur Kürzung des Baucapitals zu verwenden ist.

Die Beilagen des Berichts vom 29. August d. J. folgen zurück und ist nunmehr das Weitere zum Vollzuge zu verfügen.

München, den 22. September 1855.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:

(gez.) Dr. v. Aschenbrenner. v. d. Pfordten.

Wolfanger.

Zweiter Nachtrag

zu den

Satzungen der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft.

I. Höchstes Ministerial-Rescript vom 10. November 1857, die Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens von 800,000 fl. für Vollendung des zweiten Geleises, Vermehrung des Fahrmaterials 2c. betreffend.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,

dann

Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Seine Majestät der König haben gemäß allerhöchsten Signates d. d. Vorderriß den 28. October d. J. zu genehmigen geruht,

daß die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft, vorbehaltlich der vorerst zu erholenden Zustimmung der nächsten Generalversammlung der Actionäre, behufs

1) der Fortsetzung des zweiten Geleises auf der Linie Ludwigshafen-Worms,
2) Vermehrung der Fahrapparate und
3) Erweiterung der Bauanlagen in den Bahnhöfen Kaiserslautern und Ludwigshafen,

ein den Betrag von Achtmalhunderttausend Gulden nicht übersteigendes Prioritäts-Anlehen zu einem Zinsfuße von 4½ vom Hundert — und im Falle bei den gegenwärtigen Geldverhältnissen ein solches nicht aufzubringen wäre, — zu einem Zinsfuße bis zu 5 pro Cento negotiiren dürfe, daß dabei aber die Voranschläge für die einzelnen der drei Posten zu 300,000 fl., 380,000 fl. und 120,000 fl. festzuhalten und ein Ueberschreiten dieser unstatthaft sei, endlich daß die Anlage des fraglichen zweiten Geleises, die Vermehrung des Transport-Materials und die Vergrößerung der Bauten nur allmählig und nach jedesmaliger größerer Dringlichkeit, somit auch die Ausgabe neuer Anlehens-Obligationen immer nur nach Maaßgabe des Bedürfnisses zu geschehen habe.

München, den 10. November 1857.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:

(gez.) Dr. v. Aschenbrenner. Frhr. v. d. Pfordten.

Wolfanger.

II. Beschluß der Generalversammlung vom 5. Januar 1858.

Auszug aus dem Protocolle über die Generalversammlung der Pfälzischen Ludwigsbahn, abgehalten den 5. Januar 1858 zu Ludwigshafen am Rhein.

Gegenwärtig:

1) der kgl. Regierungs-Director Herr von Buxbaum, kgl. Commissär;
2) der Vorstand und sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes, mit Ausnahme der Herren von Poelnitz, Dr. Levita und Höch;
3) Herr Director Jaeger;
4) der stellvertretende Director Herr Mündler;
5) 198 Actionäre mit 3558 Actien, welche 825 Stimmen repräsentiren.

Passus concernens.

VI. Der Verwaltungsrath beantragt schließlich durch das Organ seines Vorstandes, die Versammlung wolle genehmigen, daß behufs Herstellung des zweiten Schienengeleises von Ludwigshafen bis zur Landesgrenze bei Worms, zur Vermehrung der Fahr-Apparate und der Erwei-

terung der Bau=Anlagen in den Bahnhöfen von Kaiserslautern und Ludwigshafen, das Bau= und Einrichtungs=Capital der Gesellschaft um 800,000 fl. vermehrt und dieser Betrag durch Contrahirung eines Prioritäts=Anlehens aufgebracht werde.

Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

Hierüber dieses Protocoll, welches nach Vorlesung und Bestätigung in der durch §. 43 der Satzungen vorgeschriebenen Weise unterschrieben wurde.

Unterzeichnet sind:

Mahla. Bettinger. G. Löw. Dr. J. Mayer. Carl v. Gienanth. Möser. Peiser. Roos. Blum. Aug. v. Eichthal. Deidesheimer. G. Dupré. Dr. Ladenburg, als Secretair.

Druck von J. Baur in Ludwigshafen am Rhein.

Dritter Nachtrag

zu den

Satzungen der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft.

I. Höchstes Ministerial-Rescript vom 15. Januar 1861, die Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens für Vermehrung des Fahrmaterials und einige bauliche Einrichtungen der Pfälzischen Ludwigsbahn.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,

dann

Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Seine Majestät der König haben durch allerhöchste Entschließung vom 5. Januar l. J. zu genehmigen geruht, daß die pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft ein, den Betrag von Neunhundert tausend Gulden süddeutscher Währung nicht übersteigendes, innerhalb 50 Jahren zu tilgendes Prioritäts-Anlehen mit einem Zinsfuße von 4½ *) vom Hundert für nachstehende Zwecke aufnehmen dürfe:

*) Vergl. Anmerkung auf Seite 67.

1) Für Anschaffung von Fahrmaterial und zwar:
450,000 fl. für 250 Kohlenwagen à 200 Ctr. Tragkraft;
100,000 fl. für 50 Güterwagen à 200 Ctr. Tragkraft;
20,000 fl. für 2 Salonwagen, für Reisen Allerhöchster Personen;
90,000 fl. für 30 Personenwagen 3. Classe mit Fenstern;
10,000 fl. für Umarbeitung von 20 offenen Personenwagen 3. Classe zum Fensterverschluß; mithin

670,000 fl. in Summa; ferner

2) 50,000 fl. für die Herstellung einer Trajectanstalt zwischen Ludwigshafen und Mannheim;

3) 80,000 fl. zur Deckung gemachter Ausgaben, für Veränderung des Puffersystems und Herstellung einiger Stationsbauten;

4) 100,000 fl. für die Mitwirkung der Gesellschaft bei der Vergrößerung des Winterhafens in Ludwigshafen und zur Herstellung der dort erforderlichen Schienengeleise.

Summa 900,000 fl.

Mit dieser Allerhöchsten Genehmigung wurde die Bestimmung verbunden, daß die Vermehrung des Transportmaterials und die Herstellung der beabsichtigten Bauten nur allmählig und nach jedesmaliger größerer Dringlichkeit, somit die Ausgabe neuer Anlehens-Obligationen auch immer nur nach Maaßgabe des Bedürfnisses vorzunehmen sei.

München, den 15. Januar 1861.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:

(L. S.) (gez.) **Frhr. v. Schrenk.** **v. Pfeufer.**

Nüßler.

II. Beschluß der Generalversammlung vom 21. Dezember 1860.

Auszug aus dem Protocolle über die Generalversammlung der Pfälzischen Ludwigsbahn, abgehalten den 21. Dezember 1860 zu Ludwigshafen am Rhein.

Gegenwärtig:

1) der kgl. Finanz-Director Herr Dr. Meyer als kgl. Commissär.
2) Der Vorstand des Verwaltungsrathes und sämmtliche Mitglieder desselben, mit Ausnahme der Herren von Pölnitz, Wand, Müller und Chelius;
3) Herr Director Jaeger;
4) Der stellvertretende Director Herr Mündler;
5) 353 Actionäre mit 2863 Actien, 632 Stimmen repräsentirend.

Passus concernens.

IV. Es wurde nun zu dem weiteren Gegenstande der Tagesordnung, nämlich zu dem Antrage des Verwaltungsrathes übergegangen, die Generalversammlung wolle genehmigen, daß das Bau- und Einrichtungs-Capital der Gesellschaft, behufs der Vermehrung des Fahrmaterials und der Herstellung verschiedener baulicher Einrichtungen, um den Betrag von 900,000 fl. vermehrt und dieser Betrag durch Contrahirung eines Prioritäts-Anlehens zu einem Zinsfuße von höchstens 4½ *) pCt. aufgebracht werde.

Herr Director Jaeger begründete diesen Antrag in einem ausführlichen Vortrag, worauf derselbe ohne Discussion einstimmig angenommen wurde.

Hierüber dieses Protocoll, welches nach Vorlesung und Bestätigung in der durch §. 43 der Satzungen vorgeschriebenen Weise unterzeichnet wurde.

Unterzeichnet sind:

Mahla. Golsen. Höch. Ottmann. Molitor. Dr. H. Scherer. Heffert. Pletsch. F. B. Schlachter. J. G. Grosch. Carl Orth.
Dr. Ladenburg, als Protocollführer.

*) Das Anlehen wurde mit einem Zinsfuße von 4 pCt. contrahirt.

Druck von J. Baur in Ludwigshafen am Rhein.

Vierter Nachtrag

zu den

Satzungen der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Die Ergänzung des Gesellschafts-Vertrages der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft betr.

I. Notarieller Act, aufgenommen durch den Königlichen Notar Carl Moré in Ludwigshafen vor dem Verwaltungsrathe und der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen am 2. Februar 1863.

Vor Carl Moré, königlich bayerischem Notare mit dem Amtssitze zu Ludwigshafen am Rhein in der Pfalz, unter dem Beistande der beiden hierzu erbetenen Zeugen sind erschienen:

I. Der Verwaltungsrath der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die anwesenden Mitglieder desselben, die Herren:

1) Friedrich Norbert Mahla, königl. Rath und Gutsbesitzer, in Landau wohnhaft; 2) Friedrich Wilhelm v. Bettinger, königl. Regierungsdirector; 3) Maximilian v. Lamotte, königl. Regierungsrath; 4) Friedrich Mattern, königlicher Regierungsrath; 5) Heinrich Wand, königl. Regierungsrath; 6) Jacob August Kurz, königl. Regierungsrath; 7) Johann Lucas Jäger, Doctor der Medizin; die sechs zuletzt genannten in Speyer wohnhaft; 8) Philipp Heinrich von Krämer,

*

Hüttenwerksbesitzer, in St. Ingbert wohnhaft; 9) Seligmann Ladenburg, Bankier, in Mannheim wohnhaft; 10) August Roos, Oberrechnungsrath, in München wohnhaft; 11) Georg Eduard Lang, Ober-Appellationsrath, allda wohnhaft; 12) Christian Chelius, königl. Rath und Bezirksamtmann, in Homburg wohnhaft; 13) Ludwig Römmich, königlicher Bezirksamtmann, in Frankenthal wohnhaft; 14) Carl Ludwig Golsen, Advocat-Anwalt, in Zweibrücken wohnhaft; 15) Johann Späth, Trift-Inspector, in Neustadt wohnhaft; 16) Gottlieb Löw, Gutsbesitzer, in Landstuhl wohnhaft; 17) Achilles Andreä, Bankier, in Frankfurt am Main wohnhaft; 18) Carl Müller, königl. Regierungsrath, in Bayreuth wohnhaft; 19) Ludwig Andreas Jordan, Gutsbesitzer, in Deidesheim wohnhaft; 20) Gottfried Höch, Oekonomierath, in Ludwigshafen wohnhaft,

der Erstere als Vorstand, die Andern als Mitglieder des Verwaltungsrathes.

II. Die Direction der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, vertreten durch ihren Director, Herrn Albert Jaeger, königlichen Regierungsrath, in Ludwigshafen wohnhaft.

Diese Comparenten haben erklärt, daß Seine Majestät der König unterm 10. November des Jahres 1861 ein Gesetz, „die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Pfalz betreffend", zu erlassen geruht haben, wovon die beiden ersten hierher gehörigen Artikel wörtlich also lauten:

„Artikel eins: Für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn „von Speyer nach Germersheim, sowie von Homburg oder von „Schwarzenacker, oder von Einöd nach St. Ingbert bis an die „dortigen ärarialischen Kohlengruben; ferner für den Fall der „Herstellung einer Eisenbahn vom Bahnhof in Ludwigshafen an „den Rhein in Verbindung mit einer stehenden Eisenbahnbrücke „zwischen Ludwigshafen am Rhein und Mannheim durch die „Actiengesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn, wird die königliche „Staatsschuldentilgungs-Commission ermächtigt, die durch Artikel „eins des Gesetzes vom 25. August 1843 für die Ludwigshafen-„Berbacher Eisenbahn bewilligte Gewährleistung eines jährlichen „Zinsenertrages von vier vom Hundert auch auf das Bau- und

„Einrichtungs-Capital für die genannten neuen Bahnstrecken und „für die Eisenbahnbrücke, als mit der pfälzischen Ludwigsbahn „vollständig vereinigte und gleichzeitig mit dieser an den Staat „unentgeltlich heimfallende Zweigbahnen und Bestandtheile aus„zudehnen."

„Artikel zwei: Für den Fall der Herstellung der Eisenbahnen „von Speyer nach Germersheim und von Homburg oder „Schwarzenacker, oder Einöd nach St. Ingbert bis an die „dortigen ärarialischen Kohlengruben, ist die Staatsregierung „ermächtigt, für Geltendmachung des ihr zustehenden Rechtes „nach Ablauf der Gewährschaftszeit das Eigenthum der pfälzischen „Ludwigsbahn und ihrer Zugehörungen durch Vergütung des „Anlagecapitals abzulösen, den Termin um fünf und zwanzig „Jahre vom Ablaufe der Gewährschaftszeit beginnend, hinaus„zuverlegen und zur Erbauung der Homburg-St. Ingberter Bahn „einen unverzinslichen und nicht zurückzuerstattenden Zuschuß von „Einhundertachtzigtausend Gulden, in sechs gleichen Jahresraten, „von je dreißigtausend Gulden zahlbar und mit dem Jahre der „Betriebs-Eröffnung beginnend, aus der königl. Bergwerkscasse „von St. Ingbert zu leisten."

Die Comparenten haben weiter erklärt, daß sie den Bestimmungen des Art. 214 des in der Pfalz geltenden allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches zu genügen, nachbezeichnete Actenstücke, in, als gleichlautend mit den Originalen durch die Direction der pfälzischen Eisenbahnen beglaubigten Abschriften, dem instrumentirenden Notare vorlegen, um die daraus hervorgehende Erweiterung des Unternehmens der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, beziehungsweise die Ergänzung des Gesellschaftsvertrages notariell beurkunden, in das Handelsregister eintragen und in gesetzlicher Weise veröffentlichen zu lassen. Sie ersuchen daher den Notar, diese Actenstücke, welche die Ergänzung des am 30. März 1838 vor dem nun verstorbenen königl. Notare Rencker von Speyer errichteten Gesellschafts-Vertrages der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft enthalten, in Verwahrung zu nehmen um als Ergänzung dieses Gesellschafts-Vertrages zu gelten. Der Notar entspricht sofort diesem Begehren der Herren Comparenten, indem er die nachbezeichneten Actenstücke (alle gehörig registrirt) der gegen-

wärtigen Urkunde beischließt und somit dem Notariats-Archive zu Ludwigshafen am Rhein einverleibt, nämlich:

1) Einen Beschluß der Generalversammlung der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, abgehalten in Ludwigshafen am 18. December 1861, unter Nro. 288 registrirt zu Ludwigshafen den 31. Januar 1863, Band 33, Fol. 31, case 3, empfangen acht und zwanzig Kreuzer. Königl. Rentamt, A. A. unterschrieben Uhrig.
2) Die allerhöchste Concessionsurkunde zum Baue einer Eisenbahn von Speyer nach Germersheim, von Homburg nach St. Jngbert und von Ludwigshafen nach Mannheim mit einer Rheinbrücke, de dato München, den 28. Juni 1862, unter Nro. 289 registrirt zu Ludwigshafen, den 31. Januar 1863, Band 33, Fol. 31, case 4, empfangen acht und zwanzig Kreuzer. Kgl. Rentamt, A. A. unterschrieben Uhrig.
3) Einen Beschluß der General-Versammlung der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, abgehalten in Ludwigshafen am 22. December 1862, unter Nro. 290 registrirt zu Ludwigshafen den 31. Januar 1863, Band 33, Fol. 31, case 5, empfangen acht und zwanzig Kreuzer. Königl. Rentamt, A. A. unterschrieben Uhrig. Zeitaufwand des Notars im Ganzen fünf Stunden.

Worüber Alles diese Urkunde, also geschehen zu Ludwigshafen, am Rheine am 2. Februar 1863 und den sämmtlichen Herren Comparenten vorgelesen, Alles in Beisein des Franz Beugert und des Georg Gehm, beide dahier in Ludwigshafen wohnhaft, welche als Zeugen mit den sämmtlichen Herren Comparenten und dem Notar unterschrieben haben.

Auf der Urkunde sind unterschrieben: Mahla, Chelius, Bettinger, Späth, Mattern, Jaeger, L. A. Jordan, Kurz, G. Löw, Römmich, Dr. Jäger, Wand, Achille Andreä, Ph. H. v. Krämer, S. Ladenburg, Lang, Müller, Golsen, G. Höch, Roos, Lamotte, Franz Beugert, Georg Gehm und Moré, Not. Nro. 423, registrirt zu Ludwigshafen den 6. Februar 1863, Band 54, Fol. 5, case 5, empfangen acht und zwanzig Kreuzer (ohne renvoi). Königliches Rentamt. Unterzeichnet: Walter.

II. Beschluß der Generalversammlung vom 18. Decbr. 1861.

Auszug aus dem Protocolle über die General-Versammlung der pfälzischen Ludwigsbahn, abgehalten am 18. December 1861 zu Ludwigshafen am Rhein.

Gegenwärtig waren:

1) der königl. Regierungs-Director Herr Meyer, als königl. Commissär;
2) der Vorstand des Verwaltungsrathes und sämmtliche Mitglieder desselben, mit Ausnahme des Herrn v. Pölnitz;
3) Herr Eisenbahn-Director Jaeger;
4) der stellvertretende Director Herr Mündler;
5) 574 Actionäre mit 3732 Actien, 906 Stimmen repräsentirend.

Passus concernens.

Ziff. IV. Hierauf kam der Antrag des Verwaltungsrathes zur Verhandlung, dahin gehend:

A. Die Versammlung wolle ihre Verwaltung ermächtigen zur Erbauung
   1) einer Eisenbahn vom Bahnhofe in Ludwigshafen an den Rhein und — in Gemeinschaft mit der großherzoglich badischen Staatsbahn — einer stehenden Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim, zum Anschlusse an die jenseitigen Bahnen, mit einem Kostenaufwande für unsere Gesellschaft von einer Million fünfmalhunderttausend Gulden;
   2) einer Eisenbahn von Speyer nach Germersheim mit einem Aufwande von einer Million Gulden;
   3) einer Eisenbahn von Homburg nach St. Ingbert mit einem Aufwande von neunmalhundertundzwanzigtausend Gulden, ohne Einrechnung des Staatszuschusses von einmalhundertachzigtausend Gulden,

   vorausgesetzt, daß die königl. bayerische Staatsregierung

   a) die für das Bau- und Einrichtungscapital der pfälzischen Ludwigsbahn bestehende Zinsengewähr-

leistung auch auf den erwähnten Bauaufwand ausdehnen,

b) das ihr bezüglich der Ludwigsbahn zustehende Einlösungsrecht um weitere 25 Jahre, also bis zum 25. August 1899 hinausschieben und zu dem Bau der Homburg-St. Ingberter Bahn einen Beitrag von Einhundertachtzigtausend Gulden leisten, ferner

c) der pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft die Concession zur Erbauung einer Zweigbahn von dem Bahnhofe bei Winden an den Rhein bei Maximiliansau, in Verbindung mit einer Traject-anstalt für Eisenbahnwagen, zum Anschlusse an die jenseitigen Bahnen ertheilen, und endlich

d) daß die pfälzische Maximiliansbahn-Gesellschaft die erwähnte Zweigbahn ausführen werde.

B. Die Versammlung wolle beschließen, daß das Bau- und Einrichtungs-Capital der Gesellschaft behufs Ausführung der erwähnten Bauten um den Gesammtbetrag von fl. 3,420,000, sage drei Millionen viermalhundertundzwanzigtausend Gulden, erhöht und dieser Betrag durch Contrahirung eines Prioritäts-Anlehens aufgebracht werden solle.

Die Versammlung trat einstimmig sämmtlichen Anträgen des Verwaltungsrathes bei, mit Ausnahme von I 3 und zwar allein hinsichtlich der darin vorgeschlagenen directen Richtung von Homburg nach St. Ingbert, gegen und für welche sich verschiedene Stimmen erhoben.

Die hierüber veranstaltete schriftliche Abstimmung hatte die Annahme des Antrages des Verwaltungsrathes mit siebenhundertsiebenundsechszig gegen fünfzig entgegenstehende Stimmen zum Resultate.

Hierüber dieses Protokoll, welches nach Vorlesung und Bestätigung in der durch § 43 der Satzungen vorgeschriebenen Weise unterzeichnet wurde.

Unterschrieben haben: Mahla, Carl v. Gienanth, Moschel, Stöpel, H. Ritter, Möser, L. Sonnemann, G. Gund, de Lamotte, Böcking, Ph. H. v. Krämer.

III. Allerhöchste Concessions-Urkunde zum Baue einer Eisenbahn von Speyer nach Germersheim, von Homburg nach St. Ingbert und von Ludwigshafen nach Mannheim mit einer Rheinbrücke.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben etc.

Wir ertheilen der Actien-Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn auf Ansuchen ihres Verwaltungsrathes die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn

A. von Speyer nach Germersheim,

B. von Homburg nach St. Ingbert bis an die dortigen ärarialischen Kohlengruben, und

C. vom Bahnhof in Ludwigshafen an den Rhein, in Verbindung mit einer stehenden Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen am Rhein und Mannheim, unter nachstehenden Bestimmungen und Vorbehalten.

§ 1.

Die pfälzische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft hat die genannten Eisenbahnlinien mit ihrem Antheile an der herzustellenden Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim als integrirende Bestandtheile der pfälzischen Ludwigsbahn zu bauen und dieselben für ihre Rechnung als mit der Hauptbahn vollständig vereinigte Zweigbahnen und Bestandtheile ohne Ausscheidung der Hauptbahn zu betreiben.

§ 2.

Zur Aufbringung des Bau- und Einrichtungs-Capitals für diese neuen Eisenbahnen, und zwar zu:

fl. 1,000,000 für die Zweigbahn von Speyer nach Germersheim,

fl. 920,000 für die Zweigbahn von Homburg nach St. Ingbert bis an die dortigen ärarialischen Kohlengruben, und

fl. 1,500,000 für die Zweigbahn von Ludwigshafen an den Rhein mit dem Antheile an der stehenden Eisenbahnbrücke,

wird der pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft gestattet, ein den Betrag von 3,420,000 fl. (drei Millionen vierhundert und zwanzig Tausend Gulden) süddeutscher Währung nicht übersteigendes, innerhalb fünfzig Jahren zu tilgendes Prioritäts-Anlehen mit einem Zinsfuße von vier Procent nach Maßgabe des Bedürfnisses aufzunehmen und hiezu Prioritäts-Obligationen à 500 fl., nach der Wahl der Subscribenten auf den Namen oder auf den Inhaber lautend, auszustellen.

§ 3.

Auf Grund des Artikel 1 des Gesetzes vom 10. November 1861, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Pfalz betreffend, wird genehmigt, daß die königl. Staats-Schuldentilgungs-Commission die durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. August 1843 für die Ludwigshafen-Berbacher Eisenbahn bewilligte Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von vier vom Hundert auch auf das in vorstehendem § 2 bezeichnete Bau- und Einrichtungs-Capital für die genannten neuen Bahnstrecken und für den Brückenantheil in der Art ausdehnt, daß die Zinsengewährschaft für dieses Capital mit dem Tage der Vollendung und Eröffnung der neuen Zweigbahnen und der Brücke beginnt und gleichzeitig mit der Zinsengewährschaft für die Hauptbahn erlischt, wogegen auch die neuen Zweigbahnen nebst dem Brückenantheile gleichzeitig mit der Hauptbahn unentgeltlich dem Staate heimzufallen haben.

§ 4.

Bei der gänzlichen Vereinigung der neuen Zweigbahnen und des Brückenantheiles mit der pfälzischen Ludwigsbahn sind auch die Satzungen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, die besonderen Vertragsbestimmungen und Entschließungen wegen des Baues und Betriebes der Hauptbahn, insbesondere die Bestimmungen der allerhöchsten Concessionsurkunde vom 19. April 1838, die Entschließung des königl. Regierungs-Präsidiums der Pfalz vom 6. Juli 1844 und der Erlaß des außerordentlichen königl. Commissärs vom 24. April 1844, der Vertrag des königl. Regierungs-Commissärs mit der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vom 29. März 1851, dann

die Bestimmungen des zwischen Unserer Postverwaltung und der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft bestehenden Uebereinkommens vom 11. April 1853, soweit nicht Unsere gegenwärtige allerhöchste Entschließung eine anderweitige Verfügung trifft, ihrem ganzen Inhalte nach auf die neuen Bahnstrecken mit dem Brückenantheile anzuwenden.

§ 5.

Wegen dieser Vereinigung sind auch die Zinsen des Baucapitals der neuen Zweigbahnen und des Brückenantheils während der Bauzeit aus den Betriebsrenten der Hauptbahn, beziehungsweise aus den vom Staate wegen der für die Hauptbahn bereits bestehenden Zinsengarantie zu leistenden Vorschüssen zu bezahlen und es fällt sonach die Bildung eines besonderen Zinsenfondes hinweg.

§ 6.

Wegen der Herstellung der Eisenbahnen von Speyer nach Germersheim und von Homburg nach St. Ingbert bis an die dortigen ärarialischen Kohlengruben, wird

a) für Geltendmachung des der Staatsregierung zustehenden Rechtes, nach Ablauf der Gewährschaftszeit das Eigenthum der pfälzischen Ludwigsbahn und ihrer Zugehörungen durch Vergütung des Anlage-Capitals abzulösen, der Termin um fünfundzwanzig Jahre vom Ablauf der Gewährschaftszeit beginnend, hinausverlegt, und

b) soferne zur Erbauung der Homburg-St. Ingberter-Bahn das im § 2 angegebene Baucapital von fl. 920,000 nicht ausreicht, wird zur Bestreitung des Mehraufwandes ein unverzinslicher und nicht zurückzuerstattender Zuschuß bis zum Maximalbetrage von fl. 180,000 (Hundertachtzigtausend Gulden) in sechs gleichen Jahresraten zahlbar und mit dem Tage der Betriebseröffnung beginnend, aus der königlichen Bergwerks-Casse von St. Ingbert geleistet werden.

§ 7.

Der Staatsregierung steht das Recht zu, längs der Ludwigs-Eisenbahn und ihren Zweigbahnen Telegraphenleitungen herzustellen und alle jene Maaßregeln und Verbesserungen anzuordnen,

die, ohne dem Bahnbetriebe zu schaden, für den Telegraphendienst förderlich sind.

Die Gesellschaft hat zu diesem Zwecke:

a) die Herstellung der Leitung auf dem Bahneigenthum und insoferne es von der Staatsregierung für angemessen erachtet wird, die Benützung der Bahn-Telegraphenleitungen zur Anlegung einer Drahtführung für den Staats-Telegraphen unentgeltlich zu gestatten, und

b) die Bewachung der hergestellten Leitungen durch ihre Bahnwärter unentgeltlich besorgen zu lassen.

§ 8.

Bezüglich der Richtung und Anlage, welche der Speyer-Germersheimer Bahn in der Umgebung und innerhalb des Festungs-Rayons von Germersheim zu geben ist, hat die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft das hierüber von der Direction der pfälzischen Eisenbahnen mit dem Festungs-Commando von Germersheim getroffene Uebereinkommen zu vollziehen.

§ 9.

Rücksichtlich der Herstellung einer stehenden Eisenbahnbrücke und einer Schienenverbindung zwischen Ludwigshafen und Mannheim haben der Ludwigsbahn-Gesellschaft die Bestimmungen des Staatsvertrages vom 27. Januar 1862 und des darauf bezüglichen Schlußprotokolles vom gleichen Tage, sowie die Verabredungen, welche in dieser Beziehung mit Baden noch zu treffen sind, nachdem dieselben zum Abschlusse gediehen sein werden, — zur Richtschnur zu dienen und es hat die Gesellschaft überhaupt rücksichtlich dieses Anschlusses und der Regelung des deßfallsigen wechselseitigen Betriebs-Dienstes den Anordnungen Unseres Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten nachzukommen.

§ 10.

Sobald das im Art. 1 des erwähnten Staatsvertrages vorbehaltene Uebereinkommen mit Baden zum Abschluß gediehen sein wird, hat die Gesellschaft

a) längstens binnen drei Monaten den Nachweis zu liefern, daß die Ausführung der neuen Eisenbahnstrecken und des Brücken-

baues gesichert ist, widrigenfalls gegenwärtige Concession als erloschen erklärt werden kann;

b) längstens innerhalb drei Jahren die neuen Bahnlinien mit ihrem Antheile an der Eisenbahnbrücke zu vollenden und sofort in Betrieb zu setzen; im Falle der Nichteinhaltung dieser letzteren Frist, ist die Staatsregierung befugt, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen.

§ 11.

Wegen der Vereinigung der zu bauenden neuen Eisenbahnlinien und des Brückenantheiles mit der pfälzischen Ludwigsbahn wird gegenwärtige Concession für dieselbe Zeitdauer verliehen, auf welche sich die Concession vom 19. April 1838 erstreckt, und hat somit gleichzeitig mit der letzteren zu erlöschen.

München, den 28. Juni 1862.

(gez.) **Max.**

(L. S.) **v. Schrenk. v. Pfeufer.**

Auf Königl. Allerhöchsten Befehl:
Der General-Secretär:
Ministerialrath (gez.) Nüßler.

IV. Beschluß der Generalversammlung vom 22. Decbr. 1862.

Auszug aus dem Protokolle über die Generalversammlung der pfälzischen Ludwigsbahn, abgehalten den 22. December 1862 zu Ludwigshafen am Rhein.

Gegenwärtig waren:

1) der königl. Regierungs-Director Herr Meyer, als königl. Commissär;

2) der Vorstand des Verwaltungsrathes und sämmtliche Mitglieder desselben, mit Ausnahme der Herren von Pölnitz, Lang und Chelius;

3) Herr Eisenbahn-Director, königl. Regierungsrath Jaeger;
4) der stellvertretende Director Herr Mündler;
5) 294 Actionäre mit 3047 Actien, fünfhundertsiebenundsiebenzig Stimmen repräsentirend.

Passus concernens.

Ziffer IV. Hierauf gab der Director der Versammlung Kenntniß von der allerhöchsten Concessions-Urkunde für die Actien-Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn zum Baue einer Eisenbahn von Speyer nach Germersheim, von Homburg nach St. Ingbert und von Ludwigshafen nach Mannheim mit einer Rheinbrücke, — vom 28. Juni 1862.

Die Versammlung ertheilt derselben einstimmig ihre Anerkennung und Annahme.

Hierüber dieses Protokoll, welches nach Vorlesung und Bestätigung in der durch § 43 der Satzungen vorgeschriebenen Weise unterzeichnet wurde.

Unterzeichnet sind: Mahla, Wand, Lamotte, Dr. Ladenburg, Friedrich Stöpel, A. H. Vollmer, C. Frhr. v. Gienanth, P. Pitthan, F. Meuth, Möser, Lorenz, Böcking.

Fünfter Nachtrag

zu den

Satzungen der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Die Erbauung einer Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim betreffend.

I. Gesellschaftsvertrag der königl. bayerisch-pfälzischen Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

Enthält die Statuten der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn-Gesellschaft.

II. Auszug aus dem Gesetzblatt für das Königreich Bayern Nro. 19. München, den 27. December 1861.

Gesetz,

die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Pfalz betreffend.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern,

Pfalzgraf bei Rhein,

Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben u. s. w.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrathes, mit Beirath und Zustimmung der Kammer der Reichsräthe und der Kammer der Abgeordneten, beschlossen und verordnen was folgt:

Passus concernens.

Art. 4. Für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a. d. Haardt nach Dürkheim durch eine Actien-Gesellschaft, wird die königl. Staatsschuldentilgungs-Commission ermächtigt, die Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von vier vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungs-Capitale für diese Bahn, vom Tage der Vollendung und Eröffnung gerechnet, auf fünfundzwanzig Jahre zu übernehmen, wogegen jedenfalls nach neunundneunzig Jahren diese Bahn unentgeltlich dem Staate heimzufallen hat.

Als Maximalgröße des Bau-Aufwandes wird für die Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim die Summe von fl. 1,450,000 angenommen und hiefür die Zinsengewährschaft mit 4 Procent übernommen.

Art. 5. Die Mittel zum Vollzuge der in Art. 4 bezeichneten Gewährschaftsleistungen sind im Falle und nach Maaßgabe des Bedarfes in dem jeweiligen Budget auszuwerfen.

Gegeben Berchtesgaden, den 10. November 1861.

Max.

Frhr. v. Schrenk. v. Zwehl. v. Neumayr. Frhr. v. Mulzer.
v. Pfeufer. v. Spies.

Nach dem Befehle Seiner Majestät des Königs:
Der General-Secretär des Staatsrathes,
Seb. v. Kobell.

III. Allerhöchste Concessions-Urkunde zur Bildung einer Actien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt a. d. Haardt nach Dürkheim.

Maximilian II.,

von Gottes Gnaden König von Bayern u. s. w.

Wir ertheilen dem für Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt an der Haardt nach Dürkheim gebildeten provisorischen Comite, vertreten durch Christian Haffner, Bürgermeister, Rudolph

Christmann, Gutsbesitzer, Wilhelm Sauerbeck, Handelsmann, Georg Fitz, Gutsbesitzer, Wilhelm Köster, königl. Notar, sämmtlich in Dürkheim wohnhaft, Ludwig Andreas Jordan, Gutsbesitzer, und Karl Heinrich Wolf, Weinhändler, beide letztere in Deidesheim wohnhaft, auf allerunterthänigstes Ansuchen unsere landesherrliche Bewilligung zur Bildung einer Actien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt an der Haardt nach Dürkheim unter dem Namen:

„Actien-Gesellschaft der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn"

mit dem Sitze in Ludwigshafen am Rhein und verleihen zugleich dieser Actien-Gesellschaft die erforderliche

Eisenbahn-Concession

nach Maaßgabe Unserer allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, unter nachstehenden Bedingungen und Vorbehalten:

§ 1. Die Satzungen der Actien-Gesellschaft für die pfälzische Ludwigsbahn §§ 4 bis 84 einschließlich, mit allen Nachträgen, soweit sie nicht den der Abänderung durch Vertrag entzogenen Vorschriften des allgemeinen deutschen Handels-Gesetzbuches und den Bestimmungen des Einführungs-Gesetzes dazu vom 10. November 1861 widersprechen, desgleichen die Bestimmungen der königlichen Concessions-Urkunden für diese Actien-Gesellschaft, vom 19. April 1838 und vom 28. Juni 1862, sind auch für die Actien-Gesellschaft der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn maaßgebend, insoweit nicht Unsere gegenwärtige allerhöchste Entschließung eine anderweitige Verfügung trifft.

Den Satzungen ist jedoch unter § 85 nach Vorschrift des Artikels 209, Ziffer 7, 8 und 11 des allgemeinen deutschen Handels-Gesetzbuches noch eine Bestimmung beizufügen über die Form für die Legitimation der Verwaltungsmitglieder und Beamten der Gesellschaft, dann über die Form, in welcher die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen erfolgen, unter Angabe der öffentlichen Blätter, in welche dieselben aufzunehmen sind. Die Fassung dieser Bestimmung wird Unserer Kreisregierung, nach Vernehmung des provisorischen Comite's, überlassen.

Dabei bleibt der Actien-Gesellschaft für die Neustadt-Dürk-

heimer Bahn vorbehalten, nach ihrer Constituirung in einer General-Versammlung der Actionäre über eine allenfallsige Modificirung der genannten Satzungen in Berathung zu treten und Beschluß zu fassen, der jedoch zu seiner Giltigkeit Unserer königlichen Genehmigung bedarf.

§ 2. Die für die Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn sich bildende Actien-Gesellschaft ist mit der bestehenden Gesellschaft für die pfälzische Ludwigsbahn nach Analogie des Verhältnisses der letzteren Gesellschaft zur pfälzischen Maximiliansbahn in der Art zu vereinigen, daß für diese drei Gesellschaften bei getrennter Rechnungsführung für jede dieser Bahnen zur Erzielung einer einheitlichen Administration und Verminderung der Verwaltungs-Ausgaben ein gemeinschaftlicher Verwaltungsrath und eine gemeinschaftliche Direction bestellt wird.

§ 3. In Ansehung der Aufbringung des Bau-Capitals bestimmen Wir:

a) Das für den Bau und die Einrichtung der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn im Ganzen auf 1,450,000 Gulden veranschlagte Actien-Capital wird in 2900 Stück Actien zu fl. 500 getheilt und können die Actien nach der Wahl der Zeichner auf den Namen oder auf den Inhaber lautend ausgestellt werden.

b) In Folge einer vom Comité der Neustadt-Dürkheimer Bahn mit der königl. Bank in Nürnberg, den Bankhäusern M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a. M., Philipp Nicolaus Schmidt in Frankfurt a. M. und W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim getroffenen, für die neue Eisenbahn-Gesellschaft verbindlichen Uebereinkunft werden die Zeichnungslisten zur Betheiligung bei diesem Unternehmen von der königl. Bank und ihren Filialen, den genannten drei Bankhäusern, der Direction der pfälzischen Eisenbahnen zu Ludwigshafen am Rhein und von dem Vorstande des provisorischen Comite's zu Dürkheim aufgelegt.

c) Von der gezeichneten Summe sind 15 Procent sogleich bei der Zeichnung, die übrigen 85 Procent aber nach dem jeweiligen Bedarfe und nach jedesmaliger vierwöchentlicher Aufforderung der Direction der pfälzischen Bahnen an die Hauptcasse derselben oder an die obengenannten Banken und Bankhäuser einzuzahlen.

d) Bei der ersten, sowie bei jeder folgenden Einzahlung ist gestattet, die gezeichnete Summe sogleich ganz zu entrichten, wogegen dann auch die betreffenden Actien nebst Couponbogen und Talon verabfolgt werden. Für die partiellen Einzahlungen werden Interimsscheine auf den Namen ausgestellt.

e) Bei der ersten Einzahlung soll die allenfallsige Cours-Differenz zwischen dem nominellen und dem Emissionswerthe abgerechnet werden. Die vollen wie die theilweisen Einzahlungen werden während der Bauzeit mit 4 Procent verzinst und es können die Zinsen nach der Wahl des Berechtigten entweder bei der Directionscasse oder bei den erwähnten Banken oder Bankhäusern erhoben werden, was auf den Actien und den Coupons zu bemerken ist.

§ 4. Wir genehmigen hiermit auf Grund des Art. 4 des Gesetzes vom 10. November 1861, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Pfalz betr., daß die königl. Staatsschuldentilgungs-Commission die Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von vier vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungs-Capitale der durch die concessionirte Actiengesellschaft zu erbauenden Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim, vom Tage der Vollendung und Eröffnung derselben gerechnet, auf fünfundzwanzig Jahre übernehme unter nachfolgenden Bedingungen:

a) Die Neustadt-Dürkheimer Bahn hat gemäß Artikel 4 des angeführten Gesetzes nach neun und neunzig Jahren, von der Betriebseröffnung an, unentgeltlich an den Staat heimzufallen.

b) Zur Erstattung der in Folge der Zinsengewähr von der Staatsregierung zu leistenden eventuellen Zuschüsse, beziehungsweise zur Bildung eines Reservefonds für diesen Zweck, ist bei einem jeweils mehr als 4 Procent betragenden Reinertrage das 5. Procent zurückzulegen und erst der 5 Procent übersteigende Mehrbetrag der Gesellschaft als Superdividende zur Verfügung zu stellen.

c) Wenn bei Ablauf der Gewährschaftszeit die etwa während derselben von der Staatsregierung geleisteten Zuschüsse nicht vollständig aus dem Fond des 5. Procentes vergütet sein sollten, hat die Reservirung dieses 5. Procentes für denselben Zweck noch so lange fortzudauern, bis auch dieser Rest berichtigt sein wird.

d) Der Staatsregierung steht das Recht zu, nach Ablauf der Gewährschaftszeit das Eigenthum der Bahn und ihrer Zugehörungen durch Vergütung des Anlage-Capitals jederzeit abzulösen. In solchem Falle wird der nach Berichtigung der Aerarial-Zinszuschüsse noch vorhandene Reservefond aus dem 5. Procent an die Actionäre ausgeantwortet und denselben noch überdies der aus der Bahn anfallende Reinertrag desjenigen Jahres, welches dem letzten Garantiejahre, beziehungsweise jenem Jahre, in welchem von dem Ablösungsrecht Gebrauch gemacht wird, nachfolgt, als Prämie hinausgegeben.

§ 5. Wir behalten Uns die Zurücknahme der gegenwärtigen Concession sowohl nach Maaßgabe der königlichen Concessions-Urkunde für die pfälzische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vom 19. April 1838, Ziff. 8, als auch für den Fall vor, daß die Herstellung der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn durch die zu bildende Actien-Gesellschaft nicht längstens binnen sechs Monaten vollständig gesichert sein sollte.

Berchtesgaden, den 28. August 1862.

Max.

gez.: **Freiherr von Schrenk.** gez.: **von Pfeufer.**

Auf königl. allerhöchsten Befehl:
Der General-Secretär.
An dessen Statt:
Ministerialrath Messerschmidt.

IV. Uebereinkunft, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim an der Haardt betreffend.

Zwischen der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn, vertreten durch deren Director Albert Jaeger, in Ludwigshafen wohnhaft, einerseits und dem für Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim gebildeten provisorischen Comite, vertreten durch:

1. Christian Haffner, Bürgermeister,
2. Rudolph Christmann, Gutsbesitzer,
3. Wilhelm Sauerbeck, Handelsmann,
4. Georg Zumstein, Gutsbesitzer,
5. Georg Fitz, Gutsbesitzer;
6. Wilhelm Köster, königl. Notar,
   sämmtlich in Dürkheim wohnhaft,
7. Ludwig Andreas Jordan, Gutsbesitzer, in Deidesheim wohnhaft,
8. Carl Heinrich Wolf, Weinhändler, in Wachenheim wohnhaft,

anderseits, ist Nachstehendes verhandelt und verabredet worden:

Art. 1. Durch Art. 4 des allerhöchst sanctionirten und im Gesetzblatte Nr. 19 publicirten Gesetzes vom 10. November v. J., die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Pfalz betreffend, ist die königl. Staatsregierung ermächtigt worden,

„für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim durch eine Actiengesellschaft die Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von vier vom Hundert aus dem Bau- und Einrichtungs-Capitale bis zum Maximalbetrage von fl. 1,450,000 vom Tage der Vollendung und Eröffnung gerechnet, auf 25 Jahre zu übernehmen, wogegen jedenfalls nach 99 Jahren die Bahn unentgeltlich dem Staate anheimzufallen hat."

Art. 2. Das provisorische Comite der Neustadt-Dürkheimer Bahn macht sich verbindlich, auf den Grund und nach Maßgabe der vorerwähnten Gesetzesbestimmung die Bauconcession zu erwirken und einen befriedigenden Nachweis über die Zulänglichkeit des im Gesetze bezeichneten Anlagecapitals von fl. 1,450,000 sowie über die Beschaffung der deßhalb erforderlichen Geldmittel beizubringen.

Art. 3. In der Voraussetzung der Erfüllung der im vorhergehenden Artikel stipulirten Verbindlichkeiten des provisorischen Comite's erklärt sich die Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn bereit:

a) die Bildung einer besonderen Actien-Gesellschaft zu dem Zwecke der Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim zu veranlassen;
b) den Anschluß dieser Linie an die pfälzische Ludwigsbahn im Bahnhofe Neustadt zu gewähren;

c) den Bau und Betrieb dieser Bahn, sowie die allgemeine Geschäftsleitung für die neue Gesellschaft sofort zu übernehmen unter den weiteren Bedingungen und Vorbehalten, welche in den nachstehenden Artikeln gegenwärtigen Vertrages enthalten sind.

Art. 4. Die Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn darf ohne die ausdrückliche Zustimmung der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn nicht weiter fortgesetzt werden.

Art. 5. Die durch das höchste Ministerial-Rescript vom 23. November v. J. angeordnete gründliche Revision der Projectirungselaborate und Kostenanschläge der Neustadt-Dürkheimer Bahn hat das provisorische Comite dem Ober-Ingenieur der pfälzischen Bahnen, Herrn Basler, übertragen, welcher seinerseits im Einvernehmen mit dem genannten Comite darauf Bedacht zu nehmen hat, daß die zu erwählende Richtungslinie den einschlägigen Verhältnissen entspreche und daß die Bausumme thunlichst gemindert werde.

Bei dieser Revision sollen gleichzeitig die näheren technischen Modalitäten des Anschlusses an die pfälzische Ludwigsbahn in Neustadt, sowie die Art der Mitbenutzung und Erweiterung des dortigen Bahnhofes festgestellt, beziehungsweise mit der Direction der pfälzischen Ludwigsbahn, vorbehaltlich der Genehmigung des Verwaltungsrathes, vereinbart werden.

Art. 6. Die Verwaltung der pfälzischen Ludwigsbahn übernimmt die Ausführung der Neustadt-Dürkheimer Bahn lediglich in der Eigenschaft eines negotiorum gestor nach Maßgabe der Kostenanschläge, so daß allenfallsige Ueberschreitungen, insbesondere wegen höherer Kosten des Grunderwerbes, oder in Folge unvorhergesehener Ereignisse und anderer, unvermeidlicher Ursachen nur die Gesellschaft der Neustadt-Dürkheimer Bahn belasten können, sowie überhaupt alle Geschäftshandlungen der Verwaltung in Hinsicht auf die Angelegenheiten der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn nur dieses Actien-Unternehmen verbinden.

Art. 7. Die Satzungen der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft mit allen Nachträgen, so wie sie in der neuesten Ausgabe vom Jahre 1857 enthalten sind, desgleichen die Bestimmungen der königl. Concessions-Urkunde für diese Gesellschaft vom 19. April 1838 sind auch für die Actiengesellschaft der Neustadt-Dürkheimer

Bahn maßgebend, insoweit nicht durch die von Seiner Majestät dem Könige ertheilt werdende Bauconcession eine anderweitige Verfügung getroffen werden sollte.

Dabei bleibt der Actiengesellschaft der Neustadt-Dürkheimer Bahn vorbehalten, nach ihrer Constituirung in einer General-Versammlung der Actionäre, die desfalls, sowie zur Anpassung auf die besonderen Verhältnisse der Neustadt-Dürkheimer Bahn nothwendigen Abänderungen dieser Satzungen in Berathung zu ziehen und, vorbehaltlich der königl. Genehmigung und der Zustimmung der Gesellschaft der Ludwigsbahn, festzustellen.

Art. 8. Das Verhältniß der Neustadt-Dürkheimer Actien-Gesellschaft zur Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn soll im Wesentlichen nach der Analogie des Verhältnisses der letzteren Gesellschaft zur pfälzischen Maximiliansbahn geordnet und daher das Princip der einheitlichen Administration und des einheitlichen Betriebes bei getrennter Rechnungsführung in der Art adoptirt werden, daß der Verwaltungsrath und die Direction der bereits bestehenden pfälzischen Bahngesellschaften zugleich die geschäftsführenden Organe der Neustadt-Dürkheimer Actiengesellschaft sind, welche jedoch der besonderen General-Versammlung der letztgenannten Gesellschaft nach Maßgabe der Satzungen Rechenschaft abzulegen haben.

Der Betrieb und die Rechnungsführung der Neustadt-Dürkheimer Bahn wird durch einen besonderen Organisationsplan nach dem Muster der für die pfälzische Maximiliansbahn bereits bestehenden geregelt werden.

Art. 9. In Ansehung der Aufbringung des Baucapitals wird bestimmt:

a) Das für den Bau und die Einrichtung der Neustadt-Dürkheimer Bahn im Ganzen auf fl. 1,450,000 veranschlagte Actien-Capital soll in 2900 Stück Actien zu 500 Gulden getheilt werden und es können die Actien nach der Wahl der Zeichner auf den Namen oder auf den Inhaber lautend ausgestellt werden.

b) Zwischen dem Comite der Neustadt-Dürheimer Eisenbahn einerseits und der königl. Bank in Nürnberg, den Bankhäusern M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt, Ph. N. Schmidt in Frankfurt, W. H. Ladenburg und

Söhne in Mannheim anderseits ist über die Beschaffung des obenbezeichneten Bau- und Einrichtungs-Capitales eine Uebereinkunft abgeschlossen, welche für die neue Eisenbahn-Gesellschaft verbindlich ist und in Folge deren die Zeichnungs-Listen zur Betheiligung bei diesem Unternehmen von der königlichen Bank und ihren Filialen, den genannten drei Bankhäusern, der Direction der pfälzischen Bahnen zu Ludwigshafen, sowie von dem Vorstande des provisorischen Comite's zu Dürkheim aufgelegt werden.

c) Von der gezeichneten Summe müssen bei der Subscription jedenfalls sogleich 15 Procent entrichtet werden: die übrigen 85 Procent sind dagegen nach dem jeweiligen Bedarfe und nach jedesmaliger 4wöchentlicher Aufforderung der Direction der pfälzischen Bahnen an die Hauptcasse derselben oder an die oben genannten Bankhäuser einzuzahlen.

d) Bei der ersten, sowie bei jeder folgenden Einzahlung ist es gestattet, die gezeichnete Summe sogleich ganz zu entrichten, wogegen dann auch die betreffenden Actien nebst Couponbogen und Talon verabfolgt werden. Für die partiellen Einzahlungen werden Interimsscheine ausgestellt.

e) Bei der ersten Einzahlung soll die allenfallsige Coursdifferenz zwischen dem nominellen und dem Emissionswerth abgerechnet werden. Die vollen, wie die theilweisen Einzahlungen werden während der Bauzeit mit 4 Procent verzinst, und es können die Zinsen nach der Wahl des Inhabers entweder bei der Directionscasse oder bei einem der mehrerwähnten Bankhäuser erhoben werden, was auf den Actien und Coupons bemerkt wird.

Art. 10. Gegenwärtige Uebereinkunft wird auf die Zeit der Ausübung der Concession von Seiten der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft abgeschlossen und soll den Satzungen der pfälzischen Ludwigsbahn als Nachtrag beigedruckt werden. Eine Aenderung oder Aufhebung dieses Vertrages kann nur mit Zustimmung beider Generalversammlungen in der durch § 21 der Satzungen vorgeschriebenen Form stattfinden.

Art. 11. Die Genehmigung dieses Vertrages durch den Verwaltungsrath der pfälzischen Bahnen und durch die königl. Staatsregierung bleibt vorbehalten.

Diese Verhandlung ist doppelt gefertigt und nach Vorlesung von beiden Theilen unterzeichnet worden.

So geschehen zu Dürkheim, den 3. Februar 1862.

Haffner. Köster. Rud. Christmann. Georg Fitz. Gg. Zumstein. C. Wolf. Wilh. Sauerbeck. L. A. Jordan.

So geschehen zu Ludwigshafen, den 25. Januar 1862.

Jaeger.

Genehmigt durch die königl. bayerische Staatsregierung in Gemäßheit der höchsten Ministerial=Entschließung vom 31. August 1862.

Für den Gleichlaut vorstehender Abschrift.

München, den 2. September 1862.

(L. S.) **Geheimes Expeditionsamt des königl. Staatsministeriums des Handels und der öffentl. Arbeiten.**
gez. Scheuerlin, vn.

V. Generalversammlung der Actionäre der Neustadt=Dürkheimer Eisenbahn, abgehalten am 22. October 1862, Morgens 10 Uhr, im Bahnhofgebäude zu Ludwigshafen a. Rh.

Gegenwärtig:

1) Herr Finanzdirector Meyer als königl. Commissär;
2) der Vorstand und die Mitglieder des Verwaltungsrathes, mit Ausnahme der Herren Manz, v. Pölnitz, Jordan und Löw;
3) Herr Director, königl. Regierungsrath Jaeger;
4) 28 Actionäre mit 964 Actien, 113 Stimmen vertretend.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes eröffnete die Generalversammlung, welche er als eine die neue Gesellschaft constituirende bezeichnete und lud die Versammlung ein, einen Protokollführer und drei Scrutatoren zu wählen.

Durch Acclamation wurden die dafür von dem Herrn Vorstand vorgeschlagenen Herr Dr. Scherer aus Frankfurt und zu Scrutatoren die Herren Hilgard von Freinsheim und Köster aus Dürkheim bestätigt.

Der Herr Director, indem er den definitiv festgesetzten Entwurf der Statuten dem Bureau übergab, brachte die allerhöchste Concessionsurkunde, desgleichen die Uebereinkunft zwischen dem provisorischen Comite der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn und der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn, betreffend Bau und Betrieb der neuen Bahn, zur Vorlesung.

In Folge der soeben verlesenen zwei Actenstücke stellt der Verwaltungsrath folgenden Antrag:

Die verehrliche Generalversammlung wolle beschließen:

In Betracht, daß die allerhöchste Concession für die Erbauung der Neustadt-Dürkheimer Bahn unterm 28. August ds. Js. erfolgt und die Uebereinkunft zwischen der pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft und dem provisorischen Comite der Neustadt-Dürkheimer Bahn vom 25. Januar / 3. Februar 1862, sowie der Betrag über die Geldbeschaffung Allerhöchst genehmigt worden ist;

in Betracht ferner, daß das durch Gesetz vom 10. November 1861 und die Allerhöchste Concessionsurkunde vom 28. August d. Jrs. festgesetzte Baucapital von fl. 1,450,000 in Folge der stattgehabten Ausschreibung vom 18. September d. Jahres vollständig gedeckt worden ist;

erklärt die Generalversammlung unter Anerkennung der Concessionsurkunde vom 28. August d. Jrs. und der obenangeführten Verträge als rechtsverbindliche Grundlagen die Actien-Gesellschaft der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn für constituirt,

genehmigt den vom Verwaltungsrathe der pfälzischen Bahnen auf Grund der mehrerwähnten Concessionsurkunde und Verträge, wie in Gemäßheit der Allerhöchsten Entschließung vom 31. August d. Jrs. ausgearbeiteten Entwurf der Satzungen in der beiliegenden Fassung und

ermächtigt die Verwaltung der pfälzischen Bahnen, die Allerhöchste Genehmigung dieser Beschlüsse zu erwirken und die übrigen Schritte zur sofortigen Ausführung des Unternehmens einzuleiten.

Nachdem der Herr Director über den von dem Verwaltungsrath nach Muster der Statuten der pfälzischen Bahnen ausgearbeiteten und dermalen vorgelegten Entwurf der Statuten der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn die entsprechenden Erläuterungen, zumal mit Hinweis auf die durch das Handelsgesetzbuch gebotenen Modificationen gegeben, erklärt die Generalversammlung auf Anfrage des Vorstandes des Verwaltungsrathes auf eine Discussion über die Statuten zu verzichten, vielmehr den beiliegenden Antrag des Verwaltungsrathes und den Statutenentwurf in der vorgelegten Fassung en bloc anzunehmen.

Unterzeichnet sind:

Mahla. Oettinger. Carl Baron v. Rothschild. Rud. Christmann. Köster. E. Hilgard, Schandein. Haffner. C. H. Wolf. M. Retzer. Dr. W. Hoffmann. Ludw. Heinrich Wolf. Dr. Scherrer, Protokollführer.

VI. Auszug aus dem Protokolle über die Generalversammlung der pfälzischen Ludwigsbahn, abgehalten am 22. December 1862 zu Ludwigshafen am Rhein.

Gegenwärtig waren:

1) Der k. Regierungsdirector Herr Meyer als k. Commissär;
2) der Vorstand des Verwaltungsrathes und sämmtliche Mitglieder desselben, mit Ausnahme der Herren v. Pölnitz, Lang und Chelius;
3) Herr Eisenbahndirector, königl. Regierungsrath Jaeger;
4) der stellvertretende Director Herr Mündler;
5) 294 Actionäre mit 3047 Actien, fünfhundert sieben und siebenzig Stimmen repräsentirend.

Nach Eröffnung der General-Versammlung lud der Vorstand des Verwaltungsrathes dieselbe ein, in Gemäßheit des § 41 der Satzungen einen Protokollführer und drei Stimmzähler zu wählen, worauf durch Acclamation Herr Advocat Böcking von Landau

als Protokollführer und die Herren Dr. Ladenburg von Mannheim, Inspector Meuth von Kaiserslautern und Gutsbesitzer Vollmer von Edenkoben als Scrutatoren gewählt wurden.

Passus concernens.

V. Der Director gab sodann der Versammlung Kenntniß von der Allerhöchsten Concessionsurkunde zur Bildung einer Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt a/H. nach Dürkheim vom 28. August 1862, sodann von der zwischen der Direction und dem provisorischen Comite zu Dürkheim unterm 3. Februar 1862 für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn abgeschlossenen Uebereinkunft.

Die Versammlung genehmigte, unter Annahme der betreffenden Concession, die gedachte Uebereinkunft, und zwar einstimmig.

Hierüber dieses Protokoll, welches nach Verlesung und Bestätigung in der durch § 43 der Satzungen vorgeschriebenen Weise unterzeichnet wurde.

Unterzeichnet sind:

Mahla. Wand. Lamotte. Dr. Ladenburg. Friedrich Stöpel. A. H. Vollmer. C. Frhr. v. Gienanth. F. Pitthan. F. Meuth. Möser. Lorenz. Boecking.

Buchdruckerei von J. Baur in Ludwigshafen am Rhein.

Sechster Nachtrag
zu den
Satzungen der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Die Ergänzung des Gesellschafts-Vertrages der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft betr.

I. Notarieller Act, aufgenommen durch den Königlichen Notar Carl Moré in Ludwigshafen vor dem Verwaltungsrathe und der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen am 30. October 1868.

Vor Carl Moré, königlich bayerischem Notär zu Ludwigshafen am Rhein in der Pfalz, unter dem Beistande der beiden hiezu erbetenen Zeugen, sind erschienen:

I. Der gemeinschaftliche Verwaltungsrath der Pfälzischen Eisenbahnen, nämlich: a. der Ludwigsbahn, b. der Maximiliansbahn, c. der Neustadt-Dürkheimer Bahn, d. der Pfälzischen Nordbahnen, vertreten durch die heute anwesenden Mitglieder desselben, die Herren:

1) Friedrich Norbert Mahla, kgl. Rath und Gutsbesitzer, in Landau wohnhaft, als Vorstand; 2) Friedrich Wilhelm v. Bettinger, kgl. Regierungs-Vice-Präsident, in Speyer wohnhaft; 3) Seligmann Ladenburg, Banquier in Mannheim wohnhaft; 4) Georg Friedrich Kolb, Rentner, in München wohnhaft; 5) Ferdinand Böcking, kgl. Advocat-Anwalt in Landau wohnhaft; 6) Johann Lucas Jäger, Doctor der Medicin und Privatmann, in Speyer wohnhaft; 7) Carl Ludwig Golsen, kgl. Advocat-Anwalt, in Frankenthal wohnhaft; 8) Georg Eduard Lang, kgl. Ober-Staatsanwalt, in Winzingen wohnhaft; 9) August Roos,

kgl. Ministerialrath, in München wohnhaft; 10) Gottlieb Löw, Gutsbesitzer, in Landstuhl wohnhaft; 11) Ludwig Römmich, kgl. Regierungsrath und Bezirksamtmann, in Speyer wohnhaft; 12) Christian Chelius, kgl. Regierungsrath und Bezirksamtmann, in Homburg wohnhaft; 13) Achille Andreae, Banquier, in Frankfurt a. M. wohnhaft; 14) Mayer Carl Baron v. Rothschild, Banquier, allda wohnhaft; 15) Heinrich Wand, kgl. Regierungsrath, in Speyer wohnhaft; 16) Gustav Krämer, Hüttenwerksbesitzer, in St. Ingbert wohnhaft; 17) Joseph Benzino, Rentner, in Landstuhl wohnhaft; 18) August Manz, kgl. Finanzrath und Bankdirector, in Nürnberg wohnhaft; 19) Carl Weigel, kgl. Regierungsrath, in Speyer wohnhaft; 20) Philipp Umbscheiden, kgl. Appellationsgerichtsrath, in Zweibrücken wohnhaft, zur Zeit in München sich aufhaltend; 21) Ferdinand v. Soyer, kgl. Oberzollinspector, in Ludwigshafen wohnhaft; 22) Adolph Schwinn, Fabrikbesitzer, in Zweibrücken wohnhaft.

II. Die Direction der obenerwähnten vier pfälzischen Eisenbahnen, vertreten durch deren Director, den Herrn Albert Jaeger, kgl. Regierungsrath, in Ludwigshafen wohnhaft.

Diese Comparenten haben erklärt:

Die Generalversammlung der Actionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft habe mittelst Beschlusses vom drei und zwanzigsten December achtzehnhundert vier und sechzig:

a. behufs Vermehrung des Fahrmaterials und Herstellung verschiedener baulichen Einrichtungen und Erweiterungen, sodann
b. zur Bestreitung des Mehraufwandes für die Führung der St. Ingberter Zweigbahn durch das Würzbachthal,

die Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitales der Pfälzischen Ludwigsbahn in Gemäßheit des Paragraphen sechs und zwanzig der Gesellschafts-Satzungen durch Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens im Gesammtbetrage von 700,000 fl.,

beschlossen und es haben die Aufnahme dieses Anlehens, beziehungsweise die obenerwähnten Anschaffungen und Bauausführungen durch die höchsten Entschließungen des kgl. Bayer. Staatsministeriums der Finanzen, dann des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom

21. Januar 1865 und vom 22. Februar desselben Jahres die allerhöchste Genehmigung Seiner Majestät des Königs von Bayern erhalten.

Diese Comparenten haben weiter erklärt, daß sie den Bestimmungen des Artikels 214 des in der Pfalz geltenden allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches zu genügen, nachbezeichnete Actenstücke in als gleichlautend mit den Originalien durch die Direction der Pfälzischen Bahnen beglaubigten Abschriften dem instrumentirenden Notare vorlegen, um die daraus hervorgehende Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitals des Unternehmens der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft und beziehungsweise die Ergänzung des Gesellschafts-Vertrages notariell beurkunden, in das Handels-Register eintragen und in gesetzlicher Weise veröffentlichen zu lassen.

Sie ersuchen daher den Notar, diese Actenstücke, welche die Ergänzung des am 30. März 1838 vor dem verstorbenen kgl. Notär Renker in Speyer errichteten Gesellschafts-Vertrages der Pfälzischen Ludwigsbahn enthalten, in Verwahrung zu nehmen, um als Ergänzung dieses Gesellschafts-Vertrages zu gelten.

Der Notar entspricht sofort diesem Begehren der Herren Comparenten, indem er die nachbezeichneten Actenstücke (alle gehörig registrirt) der gegenwärtigen Urkunde beischließt und somit dem Notariats-Archive zu Ludwigshafen am Rhein einverleibt, nämlich:

1) Einen Auszug aus dem Protokolle der General-Versammlung der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, abgehalten in Ludwigshafen am 23. December 1864;

Nr. 931. Registrirt zu Ludwigshafen den 20. October 1868, Bd. 40, Fol. 52, c. 3; empfangen zwanzig acht Kreuzer. Kgl. Rentamt: gez.: Kleinkopf.

2) Eine Abschrift der höchsten Entschließung des kgl. bayerischen Staatsministeriums der Finanzen, dann des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom 21. Januar 1865, die Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft für Vermehrung des Fahrmaterials und für Bahnanlage betreffend.

Nr. 929. Registrirt zu Ludwigshafen den 20. October 1868, Bd. 40, Fol. 52, c. 1; erhalten zwanzig acht Kreuzer. Kgl. Rentamt: gez.: Kleinkopf.

3) Die höchste Entschließung des kgl. Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen, dann des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom 22. Februar 1865, den Bau einer Eisenbahn von Homburg nach St. Ingbert, hier Abänderung der genehmigten Bahnlinien betreffend.

Nr. 930. Registrirt zu Ludwigshafen den 20. October 1868, Bd. 40, Fol. 52, c. 2; empfangen zwanzig acht Kreuzer. Kgl. Rentamt, gez.: Kleinkopf.

Zeitaufwand des Notars drei Stunden.

Worüber Urkunde; also geschehen zu Ludwigshafen am 30. October 1868 und den sämmtlichen Comparenten vorgelesen, Alles im Beisein des Ludwig Hallbach und des Valentin Weinland, beide dahier wohnhaft, die als Zeugen mit den sämmtlichen Comparenten und dem Notar unterschrieben haben.

Unterschrieben sind: Mahla, Golsen, Böcking, Bettinger, Soyer, S. Ladenburg, Löw, Römmich, Ad. Schwinn, Chelius, Achille Andreae, Carl Freiherr v. Rothschild, Joseph Benzino, A. Manz, Roos, Dr. Jäger, Umbscheiden, Weigel, Lang, Wand, G. Krämer, G. F. Kolb, Jaeger, Ludwig Hallbach, Weinland, C. Moré, Notar.

Nr. 1569. Registrirt zu Ludwigshafen, den 2. November 1868, vol. 70, Fol. 27, c. 2; empfangen zwanzig acht Kreuzer ohne Renvoi. Kgl. Rentamt: gez.: Kleinkopf.

II. Beschluß der Generalversammlung vom 23. December 1864.

Auszug aus dem Protokolle über die Generalversammlung der Pfälzischen Ludwigsbahn, abgehalten am 23. December 1864, Morgens 9 Uhr, zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude.

Gegenwärtig waren:

1) der Vorstand und die sämmtlichen Mitglieder des Verwaltungsrathes;
2) der kgl. Commissär Herr Regierungs-Director Meyer;

3) der Eisenbahn-Director Herr Regierungsrath Jaeger;
4) der stellvertretende Director Herr Mündler;
5) 1196 Actionäre, theils anwesend, theis vertreten mit 4618 Actien und 1594 Stimmen.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes eröffnet die Versammlung und schlägt derselben gemäß § 41 der Satzungen Herrn Dr. Ladenburg von Mannheim als Protokollführer, ferner die Herren: A. Rauen von Mannheim, Carl Pletsch von Ludwigshafen und Dr. Herrmann von Frankfurt als Scrutatoren vor, was einstimmig angenommen wurde.

Passus concernens.

Zu dem vierten Gegenstand der Tagesordnung übergehend betreffend:

a. die Erbauung der St. Ingberter Bahn durch das Würzbachthal;
b. die Vermehrung des Fahrmaterials und Herstellung verschiedener baulichen Einrichtungen;
c. die Ermächtigung zur Contrahirung eines Prioritäts-Anlehens für obige Zwecke im Gesammtbetrage von fl. 700,000

setzte der Vorstand des Verwaltungsrathes die Gründe für die Anträge des Verwaltungsrathes auseinander und stellte sodann zu a. Erbauung der St. Ingberter-Bahn durch das Würzbachthal, beziehungsweise Erhöhung des Baucapitals um die Mehrkosten dieser Linie, veranschlagt zu 53,000 fl., den Antrag zur Discussion, dahin gehend:

Die verehrliche Versammlung wolle der Verwaltung die Ermächtigung ertheilen unter Vorbehalt der Zustimmung der kgl. Staatsregierung mit dem Bau der St. Ingberter Bahn durch das Würzbachthal voranzugehen und das Baucapital um den Betrag der Mehrkosten von fl. 53,000 zu erhöhen für den Fall und in der Voraussetzung, daß die kgl. Staatsregierung

1) die concessionsmäßig zugesicherte Subvention von fl. 180,000 ganz in derselben Weise auch für die durch das Würzbachthal zu erbauende Linie von Homburg nach St. Ingbert gewähren und
2) gestatten wird, daß das fünfte Procent aus den Reinerträg-

nissen der Pfälzischen Ludwigsbahn, welches nach den Bestimmungen über die Zinsgarantie des Staates bis zum Jahr 1874 in den Zinsreservefond zu fließen hätte, von den 4 Jahren 1863/64 bis 1866/67 einschließlich dem Fond für Erneuerung des Oberbaues der Bahn und des Transportmaterials zugewendet werden dürfe;

für den Fall, daß die sub 1 und 2 erwähnten Voraussetzungen nicht in Erfüllung gehen sollten, zu erklären, daß es bei dem Beschlusse vom 18. December 1861 bezüglich der Wahl der directen Linie von Homburg nach St. Ingbert sein Bewenden haben solle.

Nach stattgehabter Discussion wurde über diesen Antrag mittelst Stimmzettel abgestimmt.

Das Ergebniß des Scrutiniums war:

für den Antrag 1121 Stimmen,
gegen denselben 388 Stimmen.

Der Antrag ist daher angenommen.

Zu 4 b. Vermehrung des Fahrmaterials beantragt der Verwaltungsrath: die Versammlung wolle genehmigen unter Vorbehalt der Zustimmung der kgl. Staatsregierung, daß das Bau- und Einrichtungs-Capital der Gesellschaft behufs Vermehrung des Fahrmaterials und verschiedener baulichen Einrichtungen um den Betrag von 647,000 fl. erhöht werde.

Nachdem der Vorsitzende den Antrag begründet, aber Niemand sich zum Worte gemeldet hatte, wurde der Antrag einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende begründet sodann zu 4 c. der Tagesordnung den Antrag des Verwaltungsrathes, Ermächtigung zur Contrahirung eines Prioritäts-Anlehens von fl. 700,000 betreffend, dahin:

Die verehrliche Versammlung wolle unter Vorbehalt der Zustimmung der kgl. Staatsregierung der Verwaltung die Ermächtigung ertheilen, behufs der Ausführung der bezüglich der Erbauung der St. Ingberter Bahn und der Vermehrung des Fahrmaterials gefaßten Beschlüsse ein Prioritäts-Anlehen von 700,000 fl. zu möglichst günstigen Bedingungen zu contrahiren. Dieser Antrag wurde ohne Discussion einstimmig angenommen.

Hierüber dieses Protokoll, welches nach Vorlesung und Be-

stätigung in der durch § 43 der Satzungen vorgeschriebenen Weise unterschrieben wurde.

Gezeichnet:

Chelius. Manz. Rothermel. M. A. Peiser. C. Pletsch. Mattern. Herrmann. A. Nauen. Valentin Heydweiler. Achille Andreae.
Dr. Ladenburg, Protokollführer.

III. Höchstes Ministerial-Rescript vom 21. Januar 1865, die Vermehrung des Fahrmaterials etc. und die Contrahirung eines Prioritäts-Anlehens von 700,000 fl. betr.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,
dann
Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Passus concernens.

Seine Majestät der König haben unterm 13. d. Ms. allergnädigst zu genehmigen geruht, daß die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft auf Grund der eingeholten Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre vom 23. December 1864 zur Anschaffung:

a. von 100 offenen Güterwagen à 200 Centner Tragkraft im Anschlage zu	fl.	150,000
b. von 200 gedeckten Güterwagen à 200 Centner Tragkraft im Anschlage zu	„	400,000
c. von zwei Locomotiven mit Remisen- und Werkstätte-Erweiterung im Anschlage zu	„	97,000
d. zur eventuellen Bestreitung des Mehraufwandes für die Führung der St. Ingberter Zweigbahn durch das Würzbachthal im Anschlage zu	„	53,000
ein den Betrag von	fl.	700,000

(siebenmalhundert tausend Gulden) süddeutscher Währung nicht übersteigendes Prioritäts-Anlehen mit einem Zinsfuße von 4% nach Maaßgabe des Bedürfnisses aufnehme, hiefür Prioritäts-Obligationen à 1000 fl., 500 fl. und 100 fl., je nach der Wahl der Subscribenten auf den Namen oder Inhaber lautend, ausstelle, mit der Bestimmung, daß dieses Anlehen, binnen fünfzig Jahren vom Jahre 1866 beginnend nach einem bestimmten Plan getilgt werde.

München, den 21. Januar 1865.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:

(gez.) v. Pfeufer. v. Pfretzschner. (gez.) Nüßler.

(L. S.) Pro copia. Kgl. Regierungs-Secretariat.

(gez.) Schwenk.

IV. Höchstes Ministerial-Rescript vom 22. Februar 1865, Herstellung der Homburg-St. Ingberter Bahn in der Richtung von Schwarzenacker durch das Würzbachthal betr.

Königreich Bayern.

Staatsministerium der Finanzen,

dann

Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Passus concernens.

Seine Majestät der König haben allergnädigst zu genehmigen geruht, daß die Actiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn gemäß dem Beschlusse der Generalversammlung vom 23. December 1864 die ihr durch allerhöchste Concession vom 28. Juni 1862 zum Bau und Betrieb übertragene Eisenbahn von Homburg nach St. Ingbert,

statt in der directen Richtung von Homburg über Neuhäusel nach St. Ingbert, in der Richtung von Schwarzenacker durch das Würzbachthal nach St. Ingbert bis an die dortigen ärarialischen Kohlengruben baue, und daß in Folge dessen die allerhöchste Concessions-Urkunde vom 28. Juni 1862 durch nachstehende Bestimmungen modificirt und ergänzt werde:

1) Das im § 2 der Concessions-Urkunde bezeichnete Bau- und Einrichtungscapital von fl. 920,000 für diese Zweigbahn wird um den veranschlagten Mehrbedarf von fl. 53,000 somit auf fl. 973,000 (Neunmalhundert siebenzig drei tausend Gulden) erhöht und wird der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft gestattet, diesen Mehrbedarf aus dem in der Generalversammlung vom 23. December 1864 beschlossenen neuen Prioritäts-Anlehen zu bestreiten.

2) Soferne zur Herstellung der Homburg-St. Ingberter Bahn in der Richtung von Schwarzenacker durch das Würzbachthal bis an die ärarialischen Kohlengruben bei St. Ingbert das erhöhte Bau- und Einrichtungscapital von fl. 973,000 nicht ausreicht, wird zur Bestreitung des Mehraufwandes der im § 6, lit. b. der Concessions-Urkunde vom 28. Juni 1862 bezeichnete unverzinsliche nicht zurückzuerstattende Zuschuß bis zum Maximalbetrage von fl. 180,000 (einmalhundert achtzig tausend Gulden) in sechs gleichen Jahresraten zahlbar und mit dem Tage der Betriebseröffnung beginnend aus der kgl. Bergwerkscasse von St. Ingbert auch bei dieser neuen Bahnrichtung unter der Bedingung geleistet werden, daß die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft für alle von den St. Ingberter Gruben zur Versendung kommenden Producte und überhaupt von allen für die Grubenverwaltung bestimmten Transporten auf der Bahnlinie St. Ingbert-Schwarzenacker-Homburg die Frachttarife nach der kürzeren directen Linie St. Ingbert-Neuhäusel-Homburg berechnet und die vom kgl. Commissär im Interesse des Kohlenabsatzes schon in der Sitzung des Verwaltungsrathes vom 15. Mai 1861 lit. a. bis e. bezeichneten und vom Verwaltungsrathe für die directe Linie zugestandenen Bedingungen auch für die neue längere Linie aufrecht erhält.

3) Der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft wird gestattet, das fünfte Procent aus den Reinerträgnissen ihrer Bahn, welches nach den Bestimmungen über die Zinsgarantie des Staates bis zum Jahre 1874 in den Zinsreservefond zu fließen hätte, von den 4 Jahren 1863/64 bis 1866/67 einschließlich dem Fonde für Erneuerung des Oberbaues der Bahn und des Transportmaterials zuzuwenden, jedoch unter dem Vorbehalte, daß die wirkliche Verwendung für diesen Zweck nachgewiesen werde, und unabbrüchig der Verpflichtung der Gesellschaft, den gewöhnlichen Bedarf der Instandhaltung der Bahn und des Betriebsmaterials aus dem laufenden Betriebsfond zu bestreiten.

Im Uebrigen bleiben die Bestimmungen der allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. Juni 1862 aufrecht.

München, den 22. Februar 1865.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl:

(gez.) v. Pfeufer. (gez.) v. Pfretzschner.

Durch den Minister, der General-Secretär Ministerialrath:

(gez.) Nüßler.

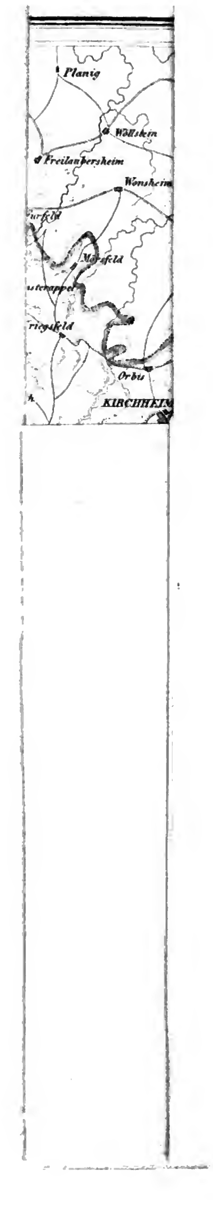
Zur Beglaubigung:

München, den 23. Februar 1865.

Geheimes Expeditionsamt des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

(L. S.) (gez.) Scheurlin.

Druck von J. Baur in Ludwigshafen am Rhein.


Planig
Wöllstein
Freilaubersheim
Wonsheim
Mörsfeld
Orbis
KIRCHHEIM